

# ALFA ROMEO

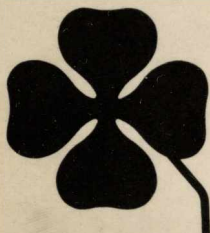
## BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1963



### LA MACCHINA DI FAMIGLIA CHE VINCE LE CORSE

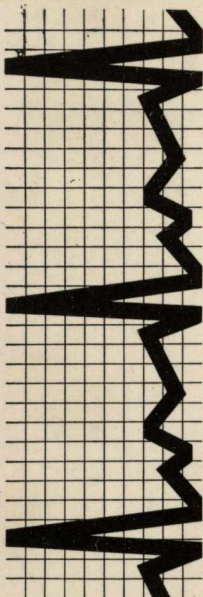
Sotto il simbolo glorioso del quadrifoglio, che vinse tre campionati del mondo e 41 Gran Premi, la GIULIA, erede della tradizione sportiva delle Alfa, corre vittoriosa sulle strade del mondo.

La GIULIA TI con i suoi oltre 165 chilometri-ora è la berlina 1600 più veloce del mondo. Ma la potenza non serve solo a chi vince. Serve tutti i giorni per uno scatto tempestivo, per un sorpasso senza esitazioni, per un ampio margine di sicurezza.



**GIULIA TI**  
anche con cambio a leva centrale

**GIULIA 1300**



### IL CUORE DELLA GIULIA

Il segreto della GIULIA è il suo gran cuore: un cuore sano, forte e generoso, un cuore che a centomila chilometri conserva a meraviglia freschezza e salute. È il gran cuore che la GIULIA ha ereditato da una stirpe di macchine legendarie. GIULIA è la macchina che non invecchia, non si logora.

**GIULIA TI**  
anche con cambio a leva centrale

**GIULIA 1300**



### A 130 Km/h E' FERMA?

Non proprio, ma il motore della Giulia TI è in stato di riposo: studiato per alti regimi di rotazione, a 130 km/h utilizza solo la metà della sua potenza effettiva.

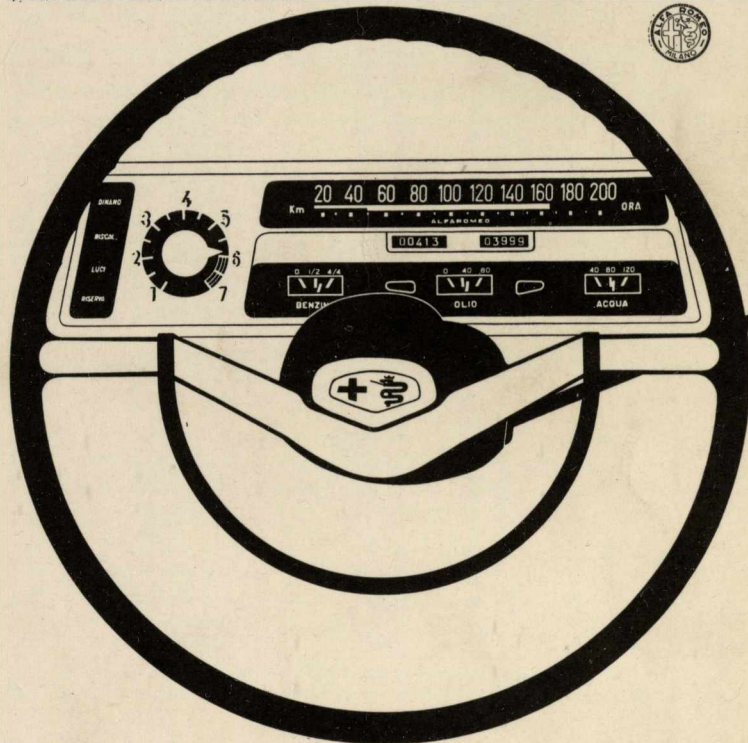
Dura quindi il doppio e consuma meno di qualsiasi altro che per ottenere la stessa velocità impegni a fondo la propria potenza. Soprattutto restano 50 cavalli di scorta per svincolarsi rapidamente dal traffico, per un sorpasso fulmineo, per una curva più disinvolta.

La Giulia TI è la berlina 1600 più potente del mondo (106 CV, oltre 165 km/h) con un rendimento in cavalli-litro mai raggiunto finora su una vettura da turismo. Il rapporto peso-potenza, 10,87 kg/CV, è da vettura sportiva. Il cambio a 5 marce, tutte sincronizzate, realizza il massimo

adattamento alle necessità della strada. La quinta marcia, abbassando il numero dei giri del motore, permette un impiego continuato della vettura ad alta velocità, e basso consumo anche sull'autostrada.

Alla sicurezza di marcia della Giulia TI contribuiscono, con risultati sorprendenti, la tenuta di strada, l'agilità e i freni a disco, sui quali si ha la certezza di poter contare anche dopo l'uso più intenso, perché l'impianto idraulico è termicamente isolato.

Giulia TI: una vettura da gran turismo pratica anche in città, una vettura potente attenta ai costi d'esercizio, una vettura spaziosa di gran prestigio che affronta confortevolmente i viaggi più lunghi.







## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE PER L'ESERCIZIO 1963

Presidente

Vice Presidente

Amministratore Delegato

Consiglieri

Consiglieri

Consiglieri

Consiglieri

Consiglieri

Consiglieri

Consiglieri

Consiglieri

Consiglieri

Consiglieri

LUIGI DE TONDO

MASSIMO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

Segretario del Consiglio

Segretario del Consiglio

## COLLEGIO SINDACALE PER L'ESERCIZIO 1963

Presidenti

Giuseppe De Tondo

Giuseppe De Tondo

Giuseppe De Tondo

Giuseppe De Tondo

Giuseppe De Tondo

Giuseppe De Tondo

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO

DE TONDO DE TONDO







---

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE PER L'ESERCIZIO 1963

Presidente  
Vice Presidente  
Amministratore Delegato  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere

LURAGHI Dr. Giuseppe  
MEDA On. Avv. Luigi  
di NOLA Dr. Raffaello  
BALDINI Dr. Ing. Riccardo  
DE GASPERI Dr. Augusto  
FIDANZA Dr. Ing. Eraldo  
GIAMBELLI Dr. Ing. Agostino  
MAGRI' Cav. del Lav. Dr. Salvatore  
MANUELLI Cav. del Lav. Prof. Ernesto  
MEDUGNO Dr. Leopoldo  
SERANGELI Dr. Aldo  
TOMASELLI Gr. Uff. Gen. Attilio  
VELANI Dr. Ing. Bruno

Segretario del Consiglio

SERANGELI Dr. Aldo

## COLLEGIO SINDACALE PER L'ESERCIZIO 1963

Presidente  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Supplente  
Sindaco Supplente

RICCA Gr. Uff. Rag. Argentino  
BACCANI Dr. Mario  
MAIOLINO Rag. Vito  
MERLINI Comm. Dr. Rag. Angiolo  
CORTESI Dr. Gaetano  
CAMOIRANO Rag. Franco  
VIGORITI Dr. Beniamino

---



---

## CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA

Gli azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria presso la Sede della Società in Milano - Via Gattamelata 45, per il giorno 30 Giugno 1964, alle ore 11, in prima convocazione e per il successivo giorno 1° luglio 1964, alle ore 11, in seconda convocazione, per deliberare sul seguente

### ORDINE DEL GIORNO

— Deliberazioni sulle pratiche di cui ai N. 1 - 2 e 3 dell'art. 2364 del Codice Civile.

Hanno diritto ad intervenire all'Assemblea gli Azionisti che, almeno cinque giorni prima di quello fissato per l'adunanza, abbiano effettuato il deposito, ai fini di legge, dei certificati azionari presso i seguenti sportelli incaricati di rilasciare i biglietti d'ammissione:

- Cassa Sociale - Via Gattamelata, 45 - Milano
  - Banca Nazionale del Lavoro - Filiale di Roma
  - Banco di Roma - Sede di Roma
  - Banco di Napoli - Sede di Roma
  - Banco di Sicilia - Sede di Roma
  - Banco di S. Spirito - Sede di Roma
  - Banca Commerciale Italiana - Sede di Roma
  - Banca Nazionale dell'Agricoltura - Sede di Roma
  - Credito Italiano - Sede di Roma
  - Credito Italiano - Filiale di Milano
  - Banco di Roma - Filiale di Milano
-



---

## **RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE AL BILANCIO CHIUSO AL 31-12-1963**

### **L'evoluzione dell'Industria Automobilistica all'estero e in Italia.**

La domanda di autoveicoli è continuata vivace durante tutto il 1963, consentendo una forte espansione della produzione e della circolazione in tutti i principali Paesi. Come di consueto, facciamo seguire alcune tabelle e diagrammi illustrativi dei dati statistici più significativi (produzione, esportazione, circolazione e densità automobilistica nei vari Paesi produttori), al fine di dare un quadro sintetico della evoluzione dei mercati e delle industrie del ramo nel recente passato.

Un particolare interesse riveste anche quest'anno la considerazione di quanto è avvenuto negli Stati Uniti d'America, per i riflessi che ne derivano sulla situazione e sulle prospettive delle industrie europee: la produzione nord-americana, quasi esclusivamente rivolta al mercato interno, è passata dagli 8,2 milioni di autoveicoli nel 1962 a 9,1 milioni nel 1963. Sono tornati a prevalere i modelli di grandi dimensioni, mentre i tipi « compatti » tendono a diminuire ed assumono dimensioni maggiori dei precedenti. Un'altra caratteristica è rappresentata dalla maggior propensione dell'industria di oltre Oceano per le vetture sportive, la cui produzione finora era quasi del tutto riservata alle Case italiane, inglesi e tedesche. E' opportuno al riguardo notare che il maggior interesse per le competizioni da parte delle Case americane, oltre che da necessità commerciali, originate da una più accentuata evoluzione del mercato verso questo tipo di vettura, deriva da una constatazione che la Ford ha riassunto in uno slogan che ci piace qui riportare, perchè un analogo convincimento ispira, ormai da molti anni, la attività dell'Alfa Romeo: « Le corse migliorano la razza ».

Nella impossibilità pratica di effettuare una esportazione di rilievo dagli Stati Uniti, i tre più grossi Gruppi americani, cioè la General Motors, la Ford e la Chrysler, sono andati sviluppando sempre più i loro impianti europei, completando la gamma delle loro produzioni con modelli di media cilindrata a prezzi molto bassi. Tali Gruppi, dotati di mezzi finanziari enormi, continuano poi a completare le loro organizzazioni commerciali con nuovi punti di vendita e di assistenza e con l'offerta di condizioni di acquisto assai vantaggiose.

---



---

E' contro questi potenti organismi che l'industria europea si trova a lottare in modo sempre più aspro, potenziandosi quanto più possibile, anche attraverso fusioni aziendali, forme di associazione e di collaborazione tra diverse Fabbriche. L'industria italiana, come tutte le altre, col graduale cadere delle dogane nell'interno del Mercato Comune, si trova anch'essa sempre più impegnata nella lotta. E' questa una dura realtà, che dovrebbe essere tenuta ben presente tutte le volte che vengono adottati provvedimenti restrittivi, tali da aggiungere alle naturali difficoltà della situazione altri ostacoli che potrebbero risultare fatali ad una industria tanto esposta e che alimenta settori estesissimi di attività produttive, commerciali e di servizi di ogni genere.

Esaminando in particolare l'andamento del nostro mercato interno, rileviamo lo straordinario vigore che esso ha dimostrato anche nell'anno 1963, nel quale la vendita di autoveicoli è aumentata del 47,43 per cento in confronto al 1962; l'incremento è del 49,97 per cento per le sole autovetture, delle quali sono state immatricolate 951.760 unità.

A questo sviluppo hanno largamente contribuito le autovetture straniere, per un totale di 189.422 unità, pari al 19,90 per cento del totale delle immatricolazioni. Rispetto al 1962 si è pertanto registrato un incremento delle importazioni nella misura del 95,66 per cento; per contro le esportazioni italiane, nello stesso periodo, registrano una flessione del 4,44 per cento.

Da un esame dei tipi delle vetture immatricolate appaiono ben evidenti due fenomeni.

Il primo di essi è costituito dalla constatazione che l'espansione maggiore delle vendite si è verificata nella classe inferiore a 1100 c.c. di cilindrata; il secondo consiste nel fatto che l'incidenza delle vetture estere importate sul totale delle immatricolazioni nazionali è risultata pari al 15 per cento nella fascia fino a 1100 c.c. e del 31 per cento nelle categorie superiori ai 1100 c.c.

Evidentemente questa situazione è la conseguenza del limitato potere di acquisto della maggior parte degli automobilisti italiani, le cui nuove leve provengono dal motorismo a due ruote e scelgono la loro prima autovettura fra quelle di piccole dimensioni. Ma essa è altresì il risultato negativo di una politica fiscale automobilistica che colpendo gravemente le autovetture medie e grandi, ne ha ostacolato lo sviluppo della produzione. Ciò è avvenuto nel tempo stesso in cui tutti gli altri grandi Paesi lasciavano liberamente sviluppare le loro industrie automobilistiche in rapporto alle esigenze dell'evoluzione tecnica e alle preferenze del pubblico: tali fattori hanno naturalmente spostato la richiesta di automobili dalle piccole alle medie e grosse cilindrate, che sono le uniche in grado di assicurare tutte le presta-

---



---

zioni necessarie per l'impiego nei lunghi viaggi, specie sulle Autostrade. Tutti i mezzi di locomozione, aerei, marittimi e terrestri evolvono verso soluzioni capaci di migliori prestazioni meccaniche essenziali anche sotto l'aspetto della sicurezza, di maggiori velocità e di maggiori comfort: evidentemente l'automobile non si sottrae a questa evoluzione, che rappresenta una delle più spiccate caratteristiche del progresso della nostra civiltà.

Così le industrie tedesche, francesi ed inglesi e quelle americane installate in Europa producono una vasta gamma di autovetture medie, che trovano larghi mercati di assorbimento, e che possono quindi essere offerte a condizioni più competitive di quelle italiane, soprattutto nella situazione attuale dei costi di produzione nel nostro Paese. Questo fenomeno spiega il forte vigore esportativo di tali industrie; spiega anche, purtroppo, la minore capacità di reazione di quella automobilistica italiana.

La recente nuova imposta speciale sull'acquisto di autovetture costituisce un appesantimento dei precedenti criteri fiscali, che risalgono al periodo autarchico, quando il nostro Paese si isolava dal resto del mondo ed iniziava così una fase involutiva del suo sviluppo economico e sociale. Tali criteri non sono stati aggiornati, pur nella nuova situazione determinata dal fatto che il nostro Paese è entrato a far parte della Comunità Europea. La nuova imposta appare addirittura concepita come misura punitiva per le vetture di media e di grande cilindrata; così essa aggrava sensibilmente la anzidetta già difficile situazione, restringendo ulteriormente il mercato nazionale e rendendo più difficile anche l'esportazione.

#### **La situazione dell'Alfa Romeo**

Se volgiamo all'indietro lo sguardo, per considerare, in una visione di sintesi, l'andamento del decorso esercizio, possiamo ritenerci soddisfatti dei risultati raggiunti. Tutti i settori della Società nel 1963 sono stati intensamente impegnati ed hanno bene operato.

La Giulia GT ha conseguito un successo anche superiore alle nostre aspettative: ne è derivato un portafoglio d'ordini che impegnerà, ancora per molti mesi, la massima produzione realizzabile. Questo successo è particolarmente significativo perchè si tratta del primo coupé sportivo che viene costruito in serie, e completamente, nella nostra officina.

La Giulia TI, le cui prestazioni sono state ancora migliorate con l'adozione dei freni a disco dotati di servofreno, e che recentemente è stata presentata anche in un nuovo modello avente il cambio a leva

---



---

centrale, ha imposto ormai ovunque le sue elevate qualità e la funzionalità della sua linea. Questa vettura è stata definita dai competenti di ogni Paese come la più potente, la più veloce e la più brillante berlina media europea. Essa ha un consumo di carburante che è il più ridotto in rapporto alle prestazioni offerte.

Alla Giulia TI si è affiancata quella speciale sportiva Super, che ha dimostrato una volta di più quale riserva di potenza, quale eccezionale tenuta di strada e quale sicurezza abbia in sé la vettura di grande serie dalla quale il modello Super deriva. Durante il 1963 quasi tutti i modelli sono stati completati con la versione guida a destra, e abbiamo così potuto iniziare la penetrazione in importanti mercati che finora ci erano praticamente preclusi.

Se nel 1963 la nostra produzione si è basata essenzialmente sulla « 1600 », nelle sue diverse versioni, non va dimenticata la produzione delle vetture di cilindrata inferiore, la « Giulietta » sia t.i. che nella sua nuova edizione Sprint 1300, quest'ultima preparata nel 1963, anche se apparsa sul mercato all'inizio del 1964. Lo scorso anno è stata messa a punto anche la nuova Berlina 1300 sulla stessa scocca della Giulia, presentata all'inizio di maggio, ma della quale da tempo era stata iniziata la produzione. Si tratta di un felice connubio tra la Giulietta e la Giulia, che alla sperimentatissima meccanica della prima ha aggiunto i pregi della più moderna carrozzeria e delle sospensioni della seconda. E' una automobile media di uso e di manutenzione economici, capace di lunghi viaggi a medie elevate ed in grado di trasportare cinque persone con abbondante bagaglio. Il confronto tecnico con le altre autovetture esistenti sul mercato internazionale fornisce alla Giulia 1300 una pagella davvero invidiabile.

Il favorevole andamento delle vendite e della produzione, che si profilava agli inizi del 1964, ricompensava il notevole impegno che il 1963 aveva richiesto alla nostra Società, in ogni settore. E' noto che il nostro programma prevedeva, per il corrente esercizio, un notevole aumento della produzione rispetto agli anni precedenti.

I provvedimenti dello scorso febbraio, dei quali è già stato fatto cenno in quanto precede, determinati dalle preoccupazioni per il rapido incremento della domanda, ma che probabilmente sono andati ben al di là dell'obiettivo che si proponevano, hanno gravemente colpito l'attività della Vostra Società, a partire dallo scorso mese di marzo. La preoccupante improvvisa caduta delle vendite verificatasi non potrà certamente essere compensata dagli sforzi che pur ci ripromettiamo proseguire per sviluppare le

---



---

esportazioni che, come abbiamo già detto, sono anzi rese più difficili per il fatto che la contrazione della produzione per il mercato interno porta con sé un proporzionale aumento dei costi unitari.

### **Impianti**

La costruzione del nuovo Stabilimento di Arese è continuata. Nel corso dell'estate 1963 sono state avviate le lavorazioni di assemblaggio scocche e di verniciatura dei nuovi impianti; il progressivo trasferimento delle lavorazioni dai vecchi reparti del Portello a quelli di Arese, superando notevoli problemi organizzativi, ha potuto essere realizzato senza alcuna interruzione della produzione, ed attuando gli incrementi previsti. Nel frattempo è proseguita la costruzione dei reparti abbigliamento e montaggio finale, che stanno ora iniziando gradualmente il loro funzionamento.

Allo scopo di mettere l'Azienda Ricambi in condizioni di disporre il più rapidamente possibile dell'attrezzatura necessaria per svolgere nel modo più funzionale la sua aumentata attività, è stato inoltre deciso di dar corso, sempre ad Arese, alla costruzione, secondo le più recenti esperienze, di un fabbricato destinato a Magazzino Centrale.

A Balocco, infine, è stata ultimata la costruzione delle opere costituenti il primo lotto della pista sperimentale, che ha così potuto essere utilizzata a partire dal mese di settembre 1963: i lavori del secondo lotto sono proseguiti secondo i programmi, sicché l'intera opera risulta ormai quasi ultimata.

Nello Stabilimento di Pomigliano d'Arco il reparto produzione motori Diesel per conto della Renault ha incrementato la sua produzione; così pure la linea di montaggio delle vetture R.4, fino alla recente crisi di mercato. I reparti aeronautici, dal canto loro, hanno lavorato a pieno ritmo.

### **Attività produttiva e commerciale**

Il numero dei veicoli venduti nel 1963 è stato di 81.694 di cui 79.879 autovetture, con un incremento, in confronto al 1962, rispettivamente del 33,34 e del 34,23 per cento.

Se si escludono le 24.919 R.4 Renault, montate per conto della Società Sviluppo Automobilistico Meridionale (SAM) e le 6.569 Dauphine, le vendite di vetture Alfa Romeo sono passate da 37.760 a 48.391 unità, con un incremento del 28,15 per cento.

Le nostre vendite all'estero di autovetture, comprese quelle inviate in serie smontate in alcuni mercati,

---



---

sono salite da 9.888 a 11.332 unità (pari al 23,4 per cento del totale venduto), registrando un aumento del 14,60 per cento; e ciò mentre, come abbiamo già detto, le esportazioni complessive italiane sono scese, nel 1963, del 4,44 per cento rispetto all'anno precedente. I principali Paesi di destinazione delle nostre macchine sono stati la Francia (con il 25,3 per cento delle unità esportate), il Sud Africa (21,2 per cento), la Svizzera (15 per cento), gli Stati Uniti (11,7 per cento).

L'importo complessivamente fatturato nel 1963 — che costituisce il nuovo massimo raggiunto dalla Società nel corso del suo progressivo sviluppo — è stato di L. milioni 110.728, superiore quindi del 30,44 per cento a quello del 1962; al riguardo è opportuno tenere presente che le R.4 sono fatturate alla SAM per il solo valore aggiunto relativo al montaggio. Il settore aeronautico ha contribuito alla formazione dell'importo complessivo per circa L. miliardi 7.

Da parte sua la SAM, pariteticamente costituita tra Alfa Romeo e Renault, e che fino ad ora ha distribuito i suoi prodotti in Italia attraverso una rete di commissionari comune con quella Alfa Romeo, ha fatturato nel 1963 Lmil. 30.592. Peraltro, gli sviluppi previsti dai nostri programmi, come pure da quelli Renault, hanno recentemente portato — in comune accordo — alla decisione di promuovere entro il 1964 la creazione di due reti di vendita separate, ognuna delle quali tratterà in esclusiva i prodotti della propria Casa.

La nostra organizzazione di vendita in Italia si è sviluppata con l'inizio della completa attività della Filiale di Genova e con il conferimento di molti nuovi mandati di commissione, ovunque si è vista la necessità di potenziare la rete esistente.

Anche la nostra organizzazione estera ha irrobustito la sua struttura: alcune affiliate hanno iniziato la loro attività, altre hanno esteso la loro penetrazione nei mercati di rispettiva competenza. Particolarmente soddisfacente l'attività di vendita in Francia della nostra affiliata « Società Francese Alfa Romeo (SOFAR) », al cui capitale partecipa pariteticamente la Renault, come pure incoraggianti sono i risultati ottenuti in Inghilterra dalla « Alfa Romeo Great Britain Ltd. », entrata in attività all'inizio dell'esercizio in esame.

La nostra collaborazione con la Fabrica Nacional de Motores di Rio de Janeiro per la produzione di veicoli industriali e di vetture è continuata — anche nel 1963 — nel modo più cordiale, per quanto rallentata dalle difficoltà economiche che il Brasile sta da tempo incontrando.

---



---

## Attività Sportiva

Come abbiamo già accennato al principio, l'efficacia propagandistica delle affermazioni sportive e la preziosa esperienza tecnica che da esse deriva attira sempre maggiormente l'attenzione delle grandi Case costruttrici, le quali tendono vieppiù ad impegnarsi direttamente nelle corse, sia nella categoria « turismo » che in quella « gran turismo ». Ciò richiede all'Alfa Romeo uno sforzo notevole per fronteggiare validamente l'azione dei concorrenti.

Nel 1963 è stata iniziata la produzione della Giulia TI Super, una berlina destinata alla categoria turismo; ma fino a quando non è stato raggiunto il numero degli esemplari prodotti stabilito dai regolamenti, la « Super » ha dovuto correre nella « Gran Turismo » e battersi quindi con vetture a due posti, più leggere e più potenti. Tuttavia essa ha ottenuto ottimi risultati che dimostrano la sua superiorità sulle naturali competitori della categoria « turismo ». Al Giro Automobilistico di Francia del 1963, la corsa più impegnativa del mondo (5.800 Km.; 11 ore e mezza di corsa in circuito; 7 gare in salita; nessuna possibilità di importanti riparazioni durante la gara) la Giulia TI Super ha riportato il 4° posto assoluto nella classifica di velocità « Gran Turismo », il 2° assoluto nell'« Handicap Gran Turismo » ed il 1° nella propria classe.

Con 20 vittorie assolute, 120 di classe, 2 campionati italiani e numerosi esteri, la Giulia TI, la Giulietta t.i. e la Giulietta SZ hanno continuato ad affermarsi nelle gare in Italia ed all'estero. Ricordiamo le più importanti: Coppa delle Alpi, Gran Premio di Spa - Turismo, 6 Ore del Nurburgring, 6 Ore di Dakar, Rallye internazionale della Sardegna, Targa Florio, Mar Y Sierras a Mar del Plata.

Fra le « Gran Turismo » ha fatto la sua prima apparizione sulla fine del 1963 la Giulia TZ, partecipando, in via sperimentale, alla Coppa Fisa (Circuito di Monza) ed al Giro di Corsica, e suscitando grande interesse per i risultati ottenuti. I successi già riportati agli inizi della stagione 1964 da questa vettura (1ª di classe e 13ª assoluta alla « 12 Ore di Sebring »; 1ª e 2ª di classe, 3ª e 4ª assoluta alla « Targa Florio »); autorizzano le migliori speranze per i risultati futuri. Anche la Giulia TI Super (1ª nella categoria « turismo preparato » al « Rallye dei Fiori » e al « Rallye del Portogallo ») ha iniziato ottimamente la nuova stagione di competizioni.

La 2600 Sprint ha molto ben figurato in importanti competizioni della categoria « turismo », vincendo il campionato italiano per la sua classe (oltre 2500 cc.) in lotta contro le più agguerrite marche concorrenti anche di cilindrata sensibilmente superiore.

---



---

I motori Alfa Romeo hanno continuato ad affermarsi anche in campo motonautico, dove, nel 1963, hanno conquistato 16 records mondiali, un campionato europeo Racers 2600 classe Z, un campionato europeo « Runabout 0,2 » ed un campionato francese Racers.

### Personale

L'organico della Società ha raggiunto, al termine dell'esercizio 1963, le 14.218 unità, con un incremento di 599 dipendenti pari al 4,39 per cento rispetto alla fine del precedente esercizio.

Il reclutamento, la selezione e la preparazione del personale hanno richiesto alla Società, anche nel '63, particolari cure. Nel corso dell'esercizio, infatti, il tasso di ricambio è aumentato ulteriormente, passando dall'11,7 del 1962, al 13,6 per cento. In cifra assoluta le risoluzioni del rapporto di lavoro per dimissioni, licenziamenti o raggiunti limiti di età, hanno raggiunto nel 1963 il numero di 1.894, portando così le nuove assunzioni ad un totale di 2.493 unità.

In relazione alle previste occorrenze di personale qualificato, è stata intensificata l'attività della Scuola Aziendale, sia mediante un sensibile incremento della formazione di nuovi elementi giovani, sia attraverso ulteriori sviluppi di ben avviate iniziative intese al miglioramento professionale del personale già in forza.

Il costo complessivo delle retribuzioni, oneri compresi, ha segnato un ulteriore aumento del 23,5 per cento, passando dai 22 miliardi e mezzo del 1962 a 27,8 miliardi nel 1963. Poichè l'aumento degli organici della Società è stato, nel corso dell'esercizio, relativamente limitato, l'anzidetto rilevante aumento del costo del lavoro è in massima parte da attribuire ai maggiori oneri derivanti dall'entrata in vigore del nuovo contratto di lavoro ed alla maggiorazione di ben 10 punti dell'indennità di contingenza.

Adeguate sviluppo hanno avuto, nel corso dell'anno, le attività assistenziali, in relazione a sostanziali innovazioni, anche sul piano organizzativo, introdotte nel Servizio Relazioni Sociali. Esse hanno consentito una più vasta ed organica programmazione delle attività stesse, a favore dei lavoratori e delle loro famiglie. Oltre un migliaio sono stati i figli dei dipendenti che hanno soggiornato nelle colonie marine e montane.

Accanto alle tradizionali provvidenze del settore in questione, sono state realizzate originali iniziative e nuove manifestazioni di carattere culturale, che hanno ottenuto il generale apprezzamento dei lavoratori ed ampi riconoscimenti e consensi da parte di qualificati esponenti della cultura e della stampa.

---



---

In campo antinfortunistico è stato dato corso ad una energica azione di prevenzione, che ha consentito, verso il termine dell'esercizio, una flessione degli indici relativi. Questo primo risultato permette di confidare che, persistendo nell'opera intrapresa, potranno essere conseguiti con successo i risultati che ci siamo prefissi di raggiungere con questa azione, tanto importante, oltrechè sul piano economico, anche su quello umano.

Prima di concludere la nostra sintetica illustrazione dei risultati dell'esercizio, desideriamo ancora una volta far giungere al personale tutto, dirigenti, tecnici, impiegati, equiparati ed operai, una viva espressione di apprezzamento per l'opera svolta, apprezzamento che non vuol essere una semplice affermazione convenzionale e consuetudinaria, bensì un concreto riconoscimento.

L'Alfa Romeo è riuscita a realizzare nel corso di pochi anni uno sforzo produttivo, alla cui possibilità forse nessuno, all'esterno della Società, avrebbe creduto dieci anni fa. Ma per raggiungere e consolidare quei livelli produttivi che sono indispensabili, come condizione di sopravvivenza nella attuale situazione di mercato, molto ancora rimane da fare. La Società dovrà continuare a richiedere a tutti, ad ogni livello, ad ogni grado, in ogni mansione, una collaborazione molto concreta, una sentita coscienza delle proprie responsabilità, un profondo senso del dovere e della disciplina. L'ulteriore sviluppo dell'affermazione, nella difficile specializzazione produttiva della nostra Società, dovrà essere conseguito rispondendo alle aspettative di una clientela selezionata ed esigente, in accanita competizione, come abbiamo segnalato all'inizio di questa nostra relazione, con tanti e potenti organismi industriali mondiali. Ciò richiede che la volontà di ciascuno sia protesa al migliore rendimento per il raggiungimento del fine comune.

In questo momento, alle difficoltà derivanti dalla sempre più attiva concorrenza si aggiungono le conseguenze di una sfavorevole congiuntura economica e dei provvedimenti fiscali, che impongono una battuta d'arresto allo slancio produttivo e commerciale con il quale, partendo dai risultati conseguiti nel 1963, si era brillantemente iniziato l'anno in corso.

---



---

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio 1963, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, chiude con un utile di Lmil. 324,6.

Per valutare appieno il significato di questo risultato, che si contrappone ad una perdita di 498 milioni consuntivati nell'esercizio 1962, è opportuno considerare che ad esso si è giunti dopo aver assorbito 3,6 miliardi di maggiori costi di personale, a parità di occupazione, 2,8 miliardi di maggiori ammortamenti, e 1,2 miliardi di maggiori costi finanziari: un totale, quindi, di 7,6 miliardi di oneri addizionali nei confronti del 1962.

In sintesi, la conclusione principale che a nostro avviso si può ricavare dalle cifre sopra esposte, è che l'Alfa Romeo, dopo un lungo ed arduo periodo di preparazione e superando le innumerevoli difficoltà legate al radicale ammodernamento e potenziamento degli impianti, ed all'ampliamento della gamma produttiva, si poteva considerare, alla fine del 1963, entrata nella fase di normalizzazione della sua situazione. Essa aveva cioè raggiunto una promettente base per l'ulteriore espansione verso dimensioni adeguate per una azienda automobilistica di qualità.

I primi mesi del corrente esercizio avevano avuto un andamento tale da confermarci pienamente in questa fiducia.

Quanto avvenuto alla fine di febbraio ha interrotto il cammino verso la normalizzazione, con conseguenze che, quanto meno per l'immediato futuro, saranno sicuramente assai gravi per noi, e, certamente, anche per gli altri settori collegati.

Da parte nostra abbiamo raccolto tutte le energie per fronteggiare la nuova situazione: ne sono la prova i nuovi modelli che abbiamo recentemente immesso sul mercato e i ritocchi apportati ai nostri listini. Passiamo ora ad esaminare le principali voci del bilancio, illustrandoVi, come di consueto, le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio.

---



**STATO PATRIMONIALE****Attivo****Capitale immobilizzato**

		31.12.63	31.12.62
Immobili	Lmil.	31.278	25.040
Impianti, macchinario e attrezzature	Lmil.	75.939	63.214
Mobili ed arredi	Lmil.	2.055	1.957
Impianti in corso di costruzione	Lmil.	23	76
	Lmil.	109.295	90.287
con un incremento di	Lmil.		19.008

Gli investimenti, effettuati nel trascorso esercizio, riguardano:

- la progressiva costruzione dello Stabilimento di Arese ed il completamento del macchinario ed attrezzature per la produzione delle vetture Giulia nelle diverse versioni;
- macchinari ed impianti all'Azienda di Pomigliano d'Arco per la produzione dei motori Diesel Renault e per l'espletamento delle commesse di revisione e produzione motori per aviazione;
- l'ampliamento in corso della Filiale di Roma e l'ultimazione della Filiale di Genova.

**Partecipazioni azionarie**

		31.12.63	31.12.62
	Lmil.	2.630	2.374
L'incremento di	Lmil.		256
è stato determinato da:			
— aumento del capitale della Società Spica da Lmil. 750 a Lmil. 1.000			Lmil. 250
— costituzione della Società Alfa Romeo Great Britain di Londra con capitale di Lst. 3.000.0.0.			Lmil. 5
— costituzione della Società Alfa Romeo Española di Madrid con capitale di Pst. 100.000			Lmil. 1
			Lmil. 256



---

<b>Rimanenze</b>		31.12.63	31.12.62
Materie prime, materiali e prodotti	Lmil.	32.159	28.662
Prodotti in corso di lavorazione	Lmil.	18.605	14.721
	Lmil.	<u>50.764</u>	<u>43.383</u>

L'aumento delle giacenze è in funzione del maggior volume di produzione.

Richiamiamo la Vostra attenzione sul fatto che dell'incremento di Lmil. 3.497 emergente nelle scorte di materiali e prodotti finiti, Lmil. 1.633 sono stati determinati dalla accresciuta disponibilità di ricambi presso il magazzino centrale ed i magazzini delle filiali per fronteggiare nel modo più efficiente le aumentate esigenze del mercato.

<b>Conti finanziari</b>		31.12.63	31.12.62
Cassa	Lmil.	414	477
Banche	Lmil.	250	368
Titoli a reddito fisso	Lmil.	98	104
	Lmil.	<u>762</u>	<u>949</u>

<b>Clienti ed attività varie</b>		31.12.63	31.12.62
Clienti	Lmil.	11.104	10.175
Effetti da esigere	Lmil.	3.909	3.897
Società collegate	Lmil.	7.510	3.140
Fornitori per anticipi	Lmil.	3.368	7.740
Debitori diversi, ratei e risconti	Lmil.	8.850	7.910
	Lmil.	<u>34.741</u>	<u>32.862</u>

---



L'importo esposto nella voce « effetti da esigere » è costituito:

- a) per Lmil. 2.675 da tratte accettate dalla Fabrica Nacional de Motores di Rio de Janeiro, avallate dal Banco Nacional de Desenvolvimento, parzialmente smobilizzate con anticipazioni bancarie
- b) per Lmil. 654 da cambiali rilasciateci da Enti Jugoslavi e smobilizzate con finanziamenti I.M.I.
- c) per Lmil. 580 da effetti rilasciatici da clienti diversi.

Lmil. 3.909

L'aumento dei crediti verso Società Collegate è stato determinato sia dalla maggiore esposizione verso nostre affiliate estere in conseguenza del loro maggiore giro d'affari complessivo, sia da un finanziamento accordato alla Società SAM - Sviluppo Automobilistico Meridionale - per far fronte a necessità di carattere transitorio e per cui è in corso il rimborso nel corrente esercizio.

La diminuzione degli anticipi a fornitori è dovuta alla liquidazione di numerosi contratti di costruzione di fabbricati e forniture di macchinari, attrezzature ed impianti.

L'aumento dei debitori diversi è conseguenza indiretta dell'aumento dei volumi delle produzioni e delle vendite.

In particolare ha concorso l'incremento del credito per rimborso della I.G.E. e dei dazi sui prodotti esportati.

<b>Passivo</b>		31.12.63	31.12.62
<b>Fondo ammortamento</b>	Lmil.	29.050	23.596
<b>l'incremento di</b>	Lmil.		5.454

corrisponde agli ammortamenti stanziati nell'esercizio a carico dei costi, deduzione fatta degli ammor-



tamenti afferenti a beni patrimoniali alienati. Gli ammortamenti sono stati calcolati come segue:

	%		Importo
— Immobili	3	Lmil.	314
— Impianti e macchine non automatiche	8	Lmil.	2.845
— Impianti e macchine automatiche	14	Lmil.	728
— Forni	10	Lmil.	160
— Automezzi	20	Lmil.	86
— Mobili e macchine d'ufficio	10	Lmil.	178
— Attrezzatura non specifica e varie	25	Lmil.	239
— Stampi e attrezzature specifiche	15	Lmil.	1.168
		Lmil.	5.718
— dedotto			
— ammortamenti afferenti a beni alienati		Lmil.	264
		Lmil.	5.454
<b>Fondo indennità licenziamento</b>	31.12.63		31.12.62
	Lmil. 8.374		7.041
Incremento	Lmil.		1.333

che copre tutte le indennità maturate nell'anno, al netto delle liquidazioni pagate, più circa il 50% delle indennità pregresse createsi in conseguenza dell'attuazione dell'accordo 23 Ottobre 1962.

<b>Debiti finanziari</b>	31.12.63	31.12.62
Mutui	Lmil. 33.563	34.123
Istituti Finanziari e Banche	Lmil. 59.837	42.811
Effetti finanziari passivi	Lmil. 2.000	—
	Lmil. 95.400	76.934



L'aumento dei debiti finanziari è in relazione, sia agli investimenti effettuati principalmente per la realizzazione dello stabilimento di Arese, sia, in minor misura, all'aumentato fabbisogno di capitale circolante conseguente all'incremento di produzione.

<b>Debiti e passività varie</b>		31.12.63	31.12.62
Fornitori	Lmil.	27.724	25.465
Società collegate	Lmil.	15	38
Clienti per anticipi	Lmil.	785	528
Creditori diversi, ratei e risconti	Lmil.	5.937	5.670
	Lmil.	<u>34.461</u>	<u>31.701</u>

L'incremento del debito verso fornitori è in relazione al maggior volume d'acquisto di materiali conseguente all'aumentato ritmo di produzione.

<b>Capitale Sociale e Riserve</b>		31.12.63	31.12.62
Capitale Sociale	Lmil.	30.000	30.000
Riserva Statutaria	Lmil.	67	67
Riserve straordinarie	Lmil.	10	10
Riserva inesigibilità crediti	Lmil.	500	500
Utili esercizi precedenti	Lmil.	6	504
	Lmil.	<u>30.583</u>	<u>31.081</u>

Gli utili degli esercizi precedenti sono stati utilizzati, in conformità a quanto da Voi deliberato nell'Assemblea del 1° Luglio 1963, a copertura delle perdite dell'esercizio 1962.

Nell'assemblea straordinaria del 6.11.1963 è stato da Voi deliberato l'aumento del capitale sociale mediante l'emissione di un milione di nuove azioni ordinarie e 9 milioni di azioni privilegiate.

Tale deliberazione ha avuto regolarmente attuazione entro il 31.1.1964 e pertanto il capitale sociale risulta come segue:



	Al 31.12.63		Al 31.1.64	
	n.	Lmil.	n.	Lmil.
Azioni ordinarie	24.000.000	24.000	25.000.000	25.000
Azioni privilegiate	6.000.000	6.000	15.000.000	15.000
	30.000.000	30.000	40.000.000	40.000

Affinchè la raccolta dei fascicoli annuali dei bilanci Sociali risulti completa di ogni fatto di rilievo riguardante la vita della Società, riportiamo in allegato la relazione del Consiglio e le deliberazioni prese nella riunione del 6.11.1963.

<b>Conto perdite e profitti</b>		1963	1962
Utile lordo industriale	Lmil.	18.202	11.613
Plusvalenza terreno Portello	Lmil.	—	7.000
	Lmil.	18.202	18.613
<b>Oneri generali</b>		1963	1962
— ammortamenti normali	Lmil.	5.718	2.905
— ammortamenti anticipati	Lmil.	—	7.000
	Lmil.	5.718	9.905
— spese generali	Lmil.	8.136	6.519
— oneri finanziari	Lmil.	3.685	2.462
— perdite partecipazioni	Lmil.	338	225
	Lmil.	17.877	19.111
Risultato netto dell'esercizio	Lmil.	+ 325	— 498



---

Vi proponiamo di destinare come segue l'utile dell'esercizio ammontante a	L.	324.602.088
— alla riserva statutaria 5% pari a	L.	16.230.104
— a nuovo il residuo di	L.	<u>308.371.984</u>

Vi rammentiamo che, per compiuto triennio, è scaduto il mandato del Collegio Sindacale e che, pertanto, occorre provvedere alle relative nomine.

Signori Azionisti,

in conformità all'Ordine del Giorno contenuto nell'avviso di convocazione siete chiamati a:

- deliberare in ordine al bilancio chiuso al 31 dicembre 1963 ed alla Relazione del Consiglio di Amministrazione;
- deliberare il compenso per il Consiglio di Amministrazione relativamente al decorso esercizio 1963;
- nominare cinque Sindaci Effettivi e due Supplenti per il triennio 1964-1966 e designare il Presidente del Collegio Sindacale, previa determinazione del compenso annuo per il Presidente e per ciascuno dei quattro Sindaci Effettivi.

IL PRESIDENTE  
DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Giuseppe Luraghi

---



## BILANCIO

### ATTIVO

		31.12.1963	31.12.1962
<b>Capitale immobilizzato</b>			
Beni immobili	L.	31.278.419.985	25.039.599.075
Impianti e macchinari	L.	75.938.592.931	63.214.388.335
Impianti in corso di costruzione	L.	22.767.271	76.002.866
Mobili, arredamento ed attrezza. d'ufficio	L.	2.055.471.255	1.957.048.184
	L.	109.295.251.442	90.287.038.460
<b>Partecipazioni</b>	L.	2.630.073.256	2.373.638.037
<b>Merci - materiali e lavori</b>			
Materie prime, materiali e prodotti finiti	L.	32.158.915.546	28.662.201.037
Prodotti in lavorazione - <i>lavori in corso</i>	L.	18.605.476.157	14.721.449.578
	L.	50.764.391.703	43.383.650.615
<b>Conti finanziari</b>			
Cassa	L.	414.113.612	477.068.128
Banche	L.	250.051.042	368.372.432
Titoli a reddito fisso	L.	97.543.136	104.468.362
	L.	761.707.790	949.908.922
<b>Crediti e attività varie</b>			
Clienti	L.	11.103.790.901	10.174.709.477
Effetti da esigere	L.	3.909.339.432	3.896.680.951
Società collegate	L.	7.509.521.787	3.140.160.977
Fornitori per anticipi	L.	3.368.077.338	7.739.759.075
Debitori diversi, ratei e risconti attivi	L.	8.850.852.576	7.910.505.104
	L.	34.741.582.034	32.861.815.584
<b>Perdita dell'esercizio</b>		—	497.683.370
<b>Totale attivo</b>	L.	198.193.006.225	170.353.734.988
<b>Conti d'ordine</b>			
Cauzione amministratori	L.	3.000.000	2.800.000
Altri conti d'ordine (impegni e garanzie)	L.	11.811.564.873	11.306.999.199
	L.	11.814.564.873	11.309.799.199
<b>Totale generale</b>	L.	210.007.571.098	181.663.534.187

### Il Collegio Sindacale

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca - Presidente  
Dr. Mario Baccani

Rag. Vito Maiolino  
Comm. Dr. Angiolo Merlini  
Dr. Gaetano Cortesi



**PASSIVO**

		31.12.1963	31.12.1962
<b>Fondi ammortamenti</b>	L.	29.050.118.011	23.596.051.164
<b>Fondo indennità licenziamento personale</b>	L.	8.373.906.622	7.041.398.885
<b>Debiti finanziari</b>			
Mutui (assistiti da garanzie reali)	L.	33.562.737.980	34.123.107.261
Istituti finanziari e Banche <i>mutui</i>	L.	59.837.126.584	42.811.131.686
Effetti passivi finanziari	L.	2.000.000.000	—
	L.	95.399.864.564	76.934.238.947
<b>Effetti da pagare - debiti e passività varie</b>			
Fornitori	L.	27.724.139.850	25.464.552.826
Società collegate	L.	15.331.422	37.688.208
Clienti per anticipi	L.	785.030.912	528.490.027
Creditori diversi, ratei e risconti passivi	L.	5.936.713.223	5.670.332.028
	L.	34.461.215.407	31.701.063.089
<b>Totale passivo</b>	L.	167.285.104.604	139.272.752.085
<b>Patrimonio netto</b>			
<b>Capitale sociale</b>			
n. 24.000.000 azioni ordinarie da L. 1.000 cad.	L.	24.000.000.000	24.000.000.000
n. 6.000.000 azioni privilegiate da L. 1.000 cad.	L.	6.000.000.000	6.000.000.000
	L.	30.000.000.000	30.000.000.000
<b>Riserve</b>			
Statutaria	L.	66.868.534	66.868.534
Straordinaria	L.	10.000.000	10.000.000
Riserva inesigibilità crediti <i>vari no</i>	L.	500.000.000	500.000.000
	L.	576.868.534	576.868.534
<b>Utile</b>			
Esercizi precedenti	L.	6.430.999	504.114.369
Utile dell'esercizio	L.	324.602.088	—
	L.	331.033.087	504.114.369
<b>Totale patrimonio netto</b>	L.	30.907.901.621	31.080.982.903
<b>Conti d'ordine</b>			
Amministratori per cauzioni	L.	3.000.000	2.800.000
Altri conti d'ordine (impegni e garanzie)	L.	11.811.564.873	11.306.999.199
	L.	11.814.564.873	11.309.799.199
<b>Totale generale</b>	L.	210.007.571.098	181.663.534.187

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Giuseppe Luraghi



## CONTO PERDITE E PROFITTI

		Esercizio 1963	Esercizio 1962
Ammortamenti normali	L.	5.718.373.498	2.904.457.641
Ammortamenti anticipati		—	7.000.000.000
Spese generali	L.	- 8.136.632.462	6.519.243.486
Oneri finanziari	L.	- 3.684.656.536	2.461.461.399
Perdite su partecipazioni	L.	337.500.000	225.300.000
	L.	17.877.162.496	19.110.462.526
Utile dell'esercizio	L.	324.602.088	—
	L.	18.201.764.584	19.110.462.526

		Esercizio 1963	Esercizio 1962
Utile lordo industriale	L.	18.201.764.584	11.612.779.156
Plusvalenza terreno Portello		—	7.000.000.000
	L.	18.201.764.584	18.612.779.156
Perdita dell'esercizio		—	497.683.370
	L.	18.201.764.584	19.110.462.526

**Il Presidente del Consiglio di Amministrazione**

Giuseppe Luraghi

**Il Collegio Sindacale**

Rag. Vito Maiolino

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca - Presidente

Comm. Dr. Angiolo Merlini

Dr. Mario Baccani

Dr. Gaetano Cortesi



## RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA ORDINARIA

Signori Azionisti,  
dal bilancio chiuso al 31 Dicembre 1963, che il Consiglio di Amministrazione presenta alla vostra approvazione, emergono i seguenti dati sintetici:

### Conto patrimoniale

Attività	L.	198.193.006.225
Passività	L.	167.285.104.604
	L.	30.907.901.621
Capitale sociale, riserve, utili eserc. prec.	L.	30.583.299.533
Utile dell'esercizio 1963	L.	324.602.088

### Conto economico

Utile lordo industriale	L.	18.201.764.584
Spese, ammortamenti, oneri finanziari, perdite	L.	17.877.162.496
	L.	324.602.088

I conti d'ordine pareggiano in L. 11.814.564.873.

Il Consiglio di Amministrazione, nella sua relazione, Vi ha ampiamente illustrato il bilancio e le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio nelle voci che lo compongono, che non riteniamo necessario ripetervi, ma che Vi confermiamo.

Le verifiche effettuate periodicamente nel corso del 1963, sia della contabilità che delle scritture e dei documenti giustificativi, nonché un attento esame del bilancio al 31 Dicembre 1963, ci consentono di assicurarvi la regolarità e l'aggiornamento dei libri contabili e della documentazione prescritta.

Le valutazioni dei componenti patrimoniali, del capitale immobilizzato, delle partecipazioni e delle merci,



---

materiali e lavori sono state fatte con prudente apprezzamento, e coi criteri stabiliti dall'art. 2425 C.C. Gli ammortamenti sono stati determinati nei limiti fiscalmente ammessi; il fondo liquidazione del personale, aggiornato in base alle indennità maturate, risponde a quanto è dovuto per tale titolo, salvo l'incremento dei diritti pregressi derivanti dall'accordo del 23 ottobre 1962; che fiscalmente potrebbe essere ripartito su cinque esercizi, che è stato portato per la metà dell'importo maturato.

Ratei e risconti riguardano costi e ricavi di competenza dell'esercizio.

Esprimiamo parere favorevole per l'approvazione del bilancio e del conto profitti e perdite chiusi al 31 Dicembre 1963, e concordiamo con la proposta del Vostro Consiglio di destinare il 5% dell'utile a riserva ordinaria statutaria, riportando a nuovo il residuo.

Nel rassegnare il mandato per compiuto triennio Vi ringraziamo per la fiducia che ci avete accordato.

#### I SINDACI

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca

Dr. Mario Baccani

Rag. Vito Maiolino

Comm. Dr. Rag. Angiolo Merlini

Dr. Gaetano Cortesi

---



---

**Allegato**

## **RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALLA ASSEMBLEA STRAORDINARIA DEL 6-11-1963**

Signori Azionisti,

in occasione delle Assemblee Ordinarie succedutesi negli ultimi anni, Vi abbiamo riferito sui programmi di sviluppo della Società ed in particolare sulla costruzione del nuovo Stabilimento di Arese, sull'ampliamento e sul rammodernamento di quello di Pomigliano d'Arco e sull'adeguamento degli uffici e delle officine necessari per l'Organizzazione di vendita e di assistenza.

I lavori ad Arese proseguono rapidamente secondo il programma indicatoVi nella nostra relazione effettuata in occasione dell'Assemblea del 1° Luglio scorso.

All'inizio dell'anno era funzionante il Reparto Presse; in seguito sono stati portati a termine e sono gradualmente entrati in produzione i Reparti Assemblaggio Scocche e Verniciatura. In avanzata fase di costruzione è il Reparto Montaggio finale che, siamo in grado di confermarVi, incomincerà a funzionare nel corso del prossimo esercizio.

In conseguenza di questo sviluppo degli impianti e delle produzioni, agli ingenti investimenti effettuati negli scorsi anni altri notevoli se ne sono aggiunti e si vanno aggiungendo nel corrente anno, richiedendo alla Vostra Società un adeguato sforzo finanziario. Riteniamo che per far fronte alle necessità derivanti dal crescente valore delle immobilizzazioni e dell'aumento della produzione, sia giunto il momento di far luogo ad un opportuno aumento del Capitale Sociale della Vostra Società.

Perciò siete qui chiamati a deliberare in merito alla proposta di aumentare il Capitale della Società da 30 miliardi (tutti interamente versati) a 40 miliardi, mediante emissione di n. 1 milione di azioni ordinarie da nominali L. 1.000 cadauna e n. 9 milioni di azioni privilegiate da nominali L. 1.000 cadauna. Queste azioni saranno offerte agli Azionisti in ragione di 1 azione ordinaria ogni 30 azioni possedute e 3 azioni privilegiate ogni 10 azioni possedute.

La sottoscrizione dei nuovi titoli sarà effettuata disgiuntamente per azioni ordinarie ed azioni privilegiate.

Le nuove azioni privilegiate saranno equiparate a quelle della precedente emissione; esse pertanto godranno del diritto di priorità sia nel pagamento dei dividendi, sino alla concorrenza del 6% sul va-

---



---

lore nominale delle azioni, non cumulabile da un esercizio all'altro, sia nel rimborso del capitale fino alla concorrenza del valore nominale di dette azioni nel caso di scioglimento della Società.

L'attribuzione dei privilegi di cui sopra non comporterà la limitazione prevista dall'Art. 2351 C.C. e pertanto dette azioni daranno diritto di voto, oltre che per le deliberazioni di cui all'Art. 2365 C.C. anche per quello di cui all'Art. 2364 C.C..

Soggiungiamo che il Consiglio di Amministrazione si è assicurato il collocamento delle nuove azioni eventualmente non optate.

Se accoglierete la nostra proposta di aumento del Capitale nei termini sopra esposti, siete chiamati a deliberare sulla conseguente modificazione dell'Art. 5 dello Statuto Sociale che Vi proponiamo nel seguente nuovo testo:

#### **Vecchio testo**

Il Capitale Sociale è di L. 30.000.000.000 (lire trentamiliardi) diviso in 30.000.000 (trentamiloni) di azioni del valore nominale di L. 1.000 (mille) ciascuna, delle quali numero 24.000.000 (ventiquattromiloni) ordinarie e n. 6.000.000 (seimiloni) privilegiate. Le suddette azioni privilegiate godono del diritto di priorità nel pagamento del dividendo e nel rimborso del capitale nel caso di scioglimento della Società ai sensi degli Artt. 34 e 37 del presente Statuto. Esse sono parificate nel voto alle azioni ordinarie.

#### **Articolo 5**

#### **Nuovo testo**

*Il Capitale Sociale è di L. 40.000.000.000 (lire quarantamiliardi) diviso in n. 40.000.000 (quarantamiloni) di azioni del valore di L. 1.000 (mille) ciascuna, delle quali n. 25.000.000 (venticinquemiloni) ordinarie e n. 15.000.000 (quindicimiloni) privilegiate.*

*Le suddette azioni privilegiate godono del diritto di priorità nel pagamento del dividendo e nel rimborso del capitale nel caso di scioglimento della Società ai sensi degli Artt. 34 e 37 del presente Statuto.*

*Esse sono parificate nel voto alle azioni ordinarie.*

Giuseppe Luraghi  
Gaetano Maria Arena - Notaio

---



---

**Allegato****DELIBERAZIONE DELL'ASSEMBLEA STRAORDINARIA DEL 6 NOVEMBRE 1963, N. 38766-2562 DI REPERTORIO DEL NOTAIO ARENA DI MILANO**

L'Assemblea preso atto che, come risulta dalle scritture contabili sociali e dalle attestazioni dei Sindaci, il capitale attuale di L. 30.000.000.000 (lire trentamiliardi) è stato interamente versato nelle Casse Sociali.

delibera

a) di aumentare il capitale sociale, subordinatamente alle approvazioni di legge, da 30 miliardi a 40 miliardi, mediante l'emissione di n. 1.000.000 di nuove azioni ordinarie del valore nominale di L. 1.000 cadauna e di n. 9.000.000 di nuove azioni privilegiate del valore nominale di L. 1.000 cadauna, da offrirsi disgiuntamente in opzione agli azionisti, alla pari, in ragione di:

- una nuova azione ordinaria per 30 azioni vecchie possedute
- tre nuove azioni privilegiate per 10 azioni vecchie possedute.

Le nuove azioni privilegiate godranno dei benefici di cui all'art. 5 dello Statuto Sociale;

b) di modificare, ad aumento di capitale effettuato, l'art. 5 dello Statuto, come in appresso:

« Il capitale sociale è di L. 40.000.000.000 (quarantamiliardi) diviso in n. 40.000.000 (quarantamilion) di « azioni del valore di L. 1.000 (mille) ciascuna, delle quali n. 25.000.000 (venticinquemilion) ordinarie e « n. 15.000.000 (quindicimilion) privilegiate.

« Le suddette azioni privilegiate godono del diritto di priorità nel pagamento del dividendo e nel rimborso « del capitale nel caso di scioglimento della Società ai sensi degli Artt. 34 e 37 del presente Statuto. Esse « sono parificate nel voto alle azioni ordinarie»;

c) di conferire al Presidente del Consiglio ed all'Amministratore Delegato disgiuntamente i più ampi poteri, nessuno escluso, ed eccettuato, affinché, conseguite le autorizzazioni di legge, e comunque entro i termini di legge, diano attuazione alle operazioni tutte di aumento di capitale sociale e modifiche statutarie, e così di stabilire i termini e le modalità tutte delle operazioni, di provvedere al collocamento delle azioni che restassero inoplate, di stabilire, in genere, tutto quanto concerne l'esecuzione integrale della presente deliberazione;

d) di delegare al Presidente di questa Assemblea tutti i poteri per introdurre nel verbale tutte le modifiche e soppressioni ed aggiunte che l'Autorità Giudiziaria richiedesse ai fini della omologazione.

Giuseppe Luraghi

Gaetano Maria Arena - Notaio

---



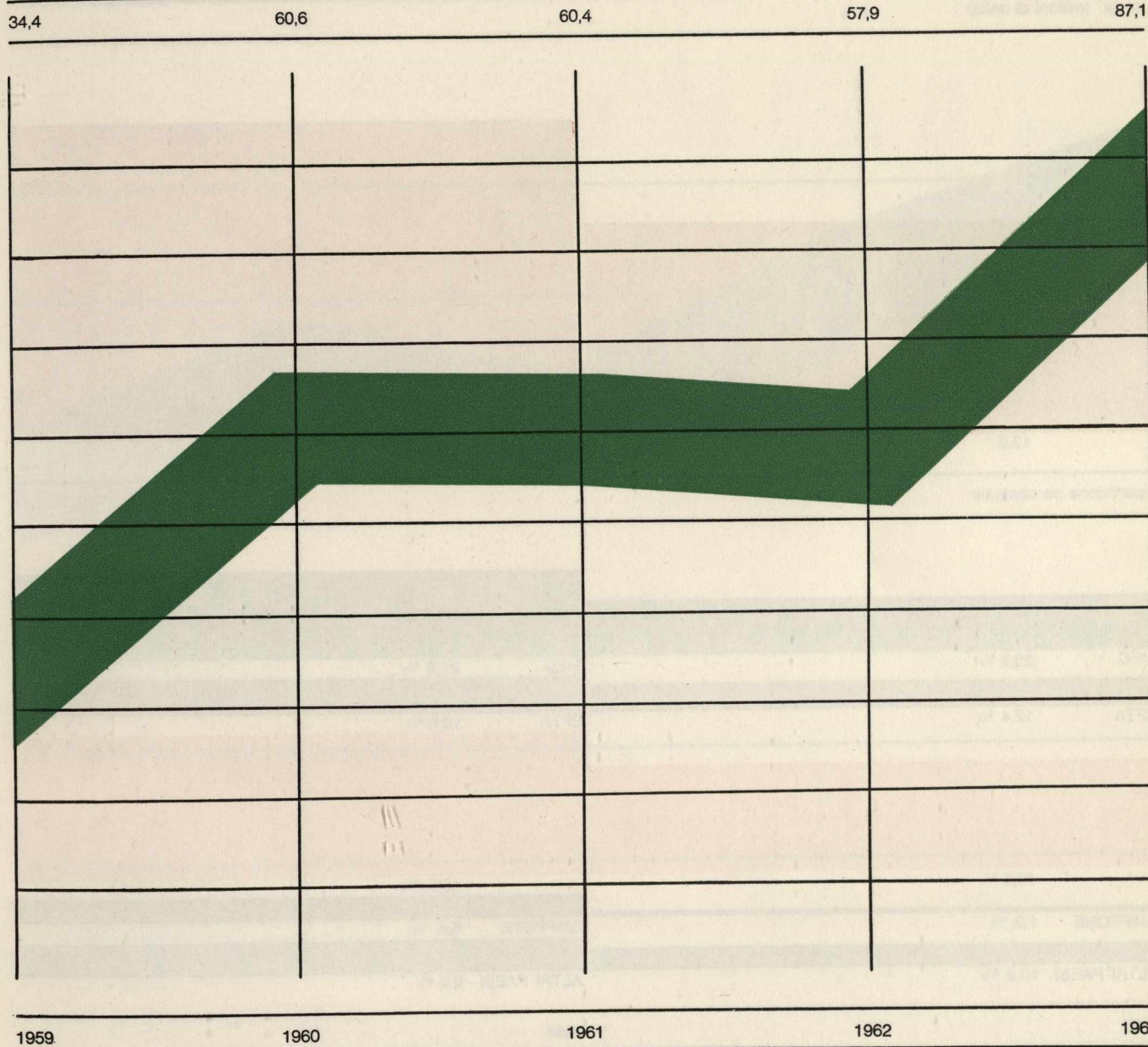




## PRODUZIONE AUTOVEICOLI ALFA ROMEO

periodo 1959 1963

migliaia di unità



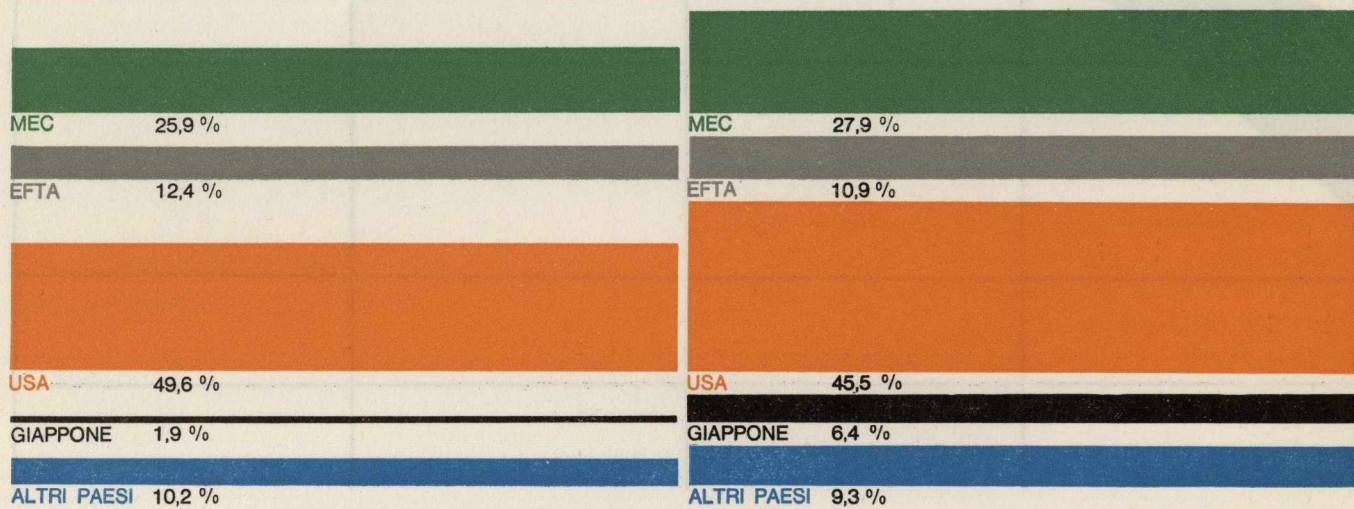


## PRODUZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI

totale (milioni di unità)



ripartizione percentuale



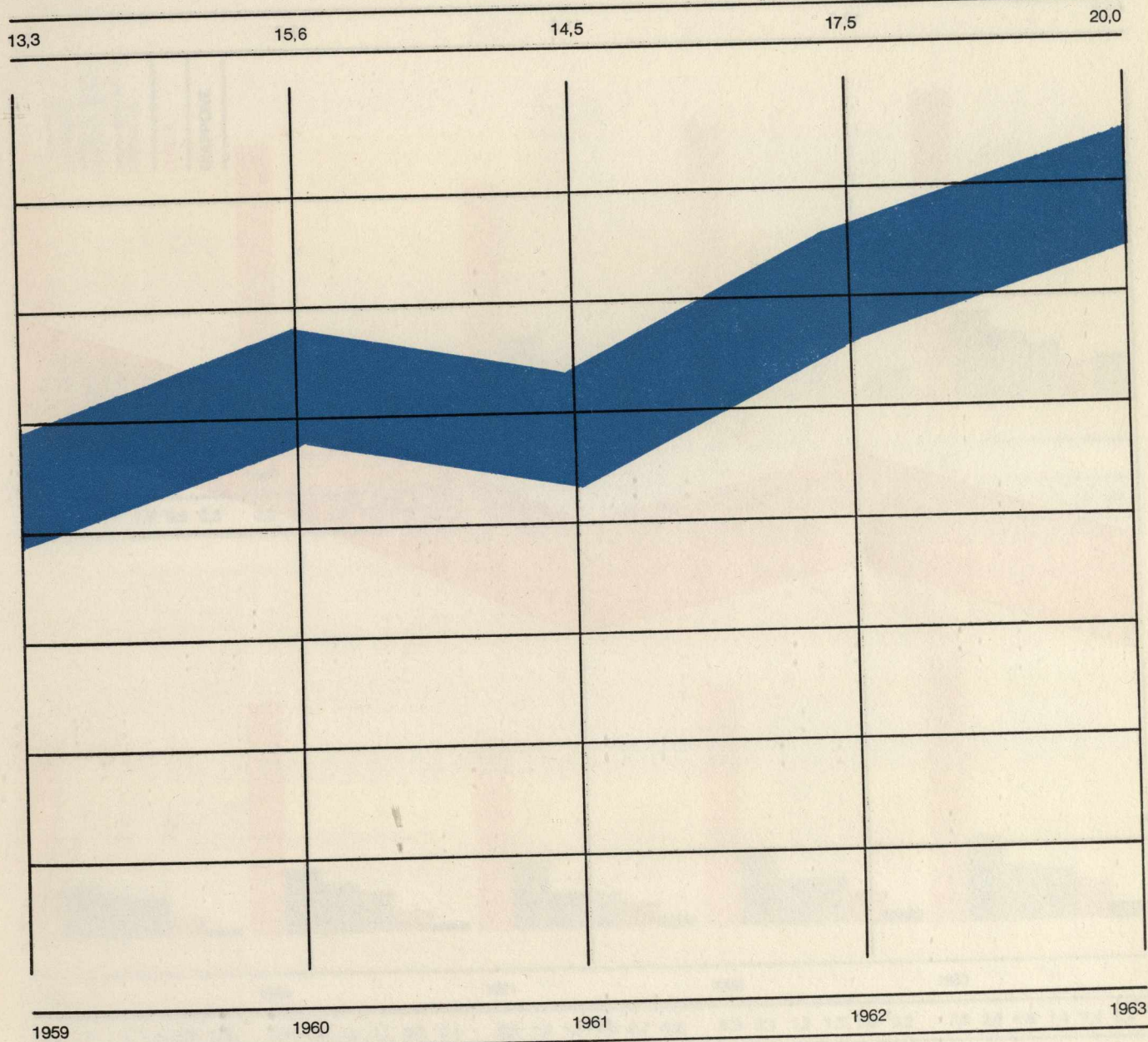
1959

1963



## PRODUZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI

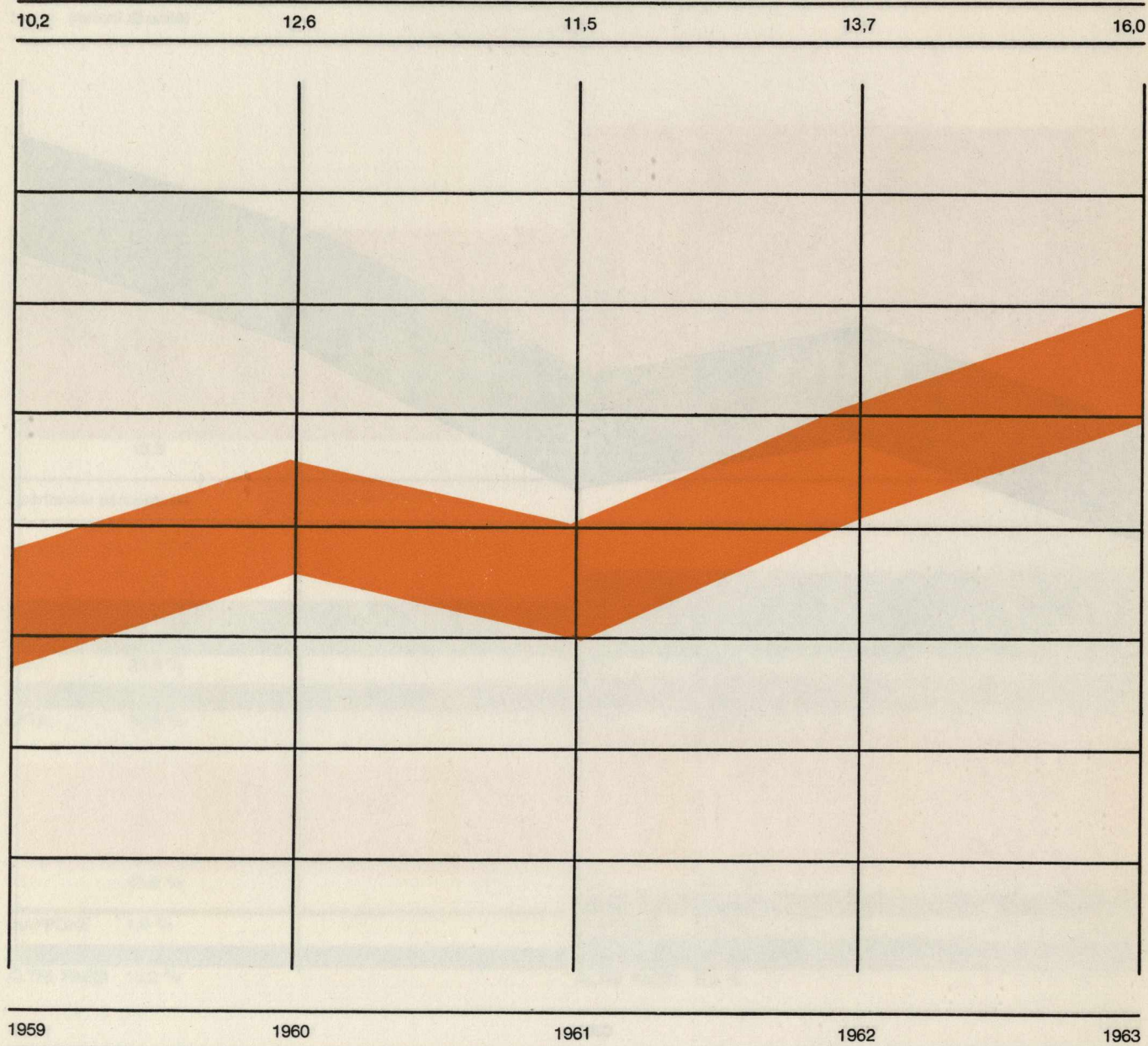
milioni di unità





## PRODUZIONE MONDIALE AUTOVETTURE

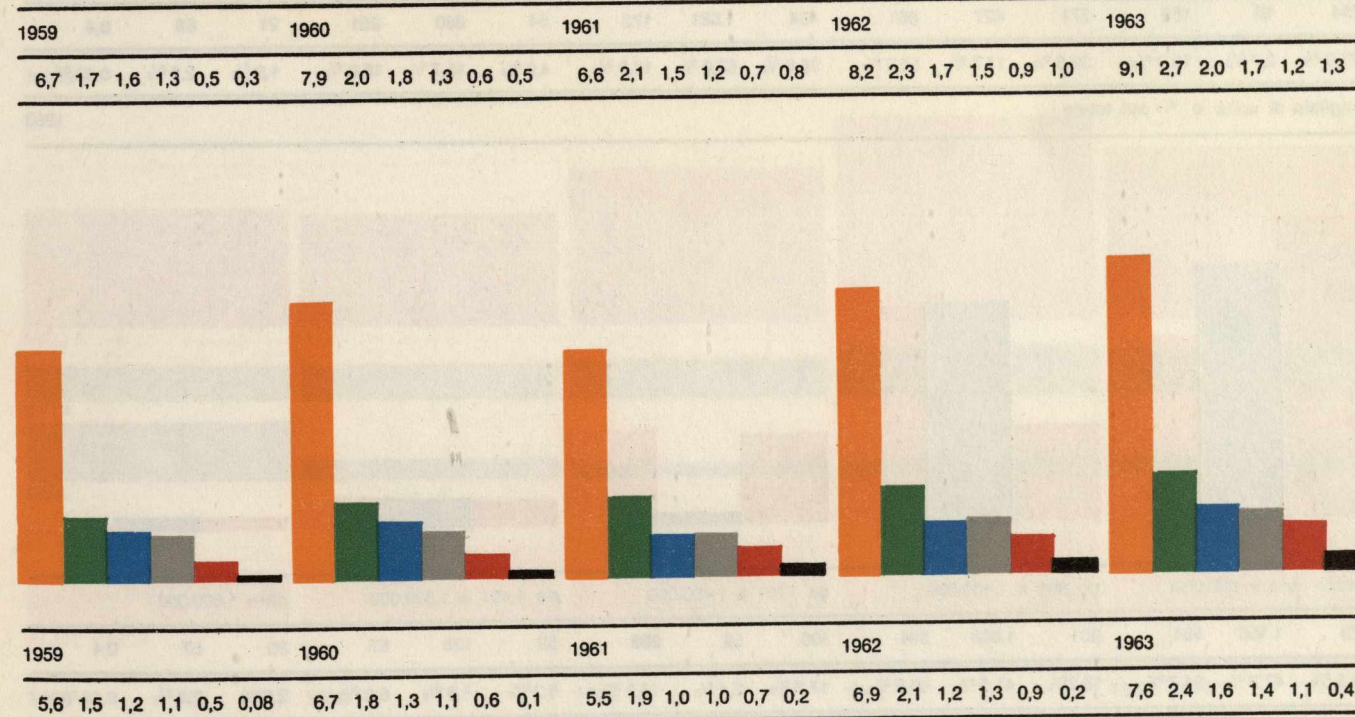
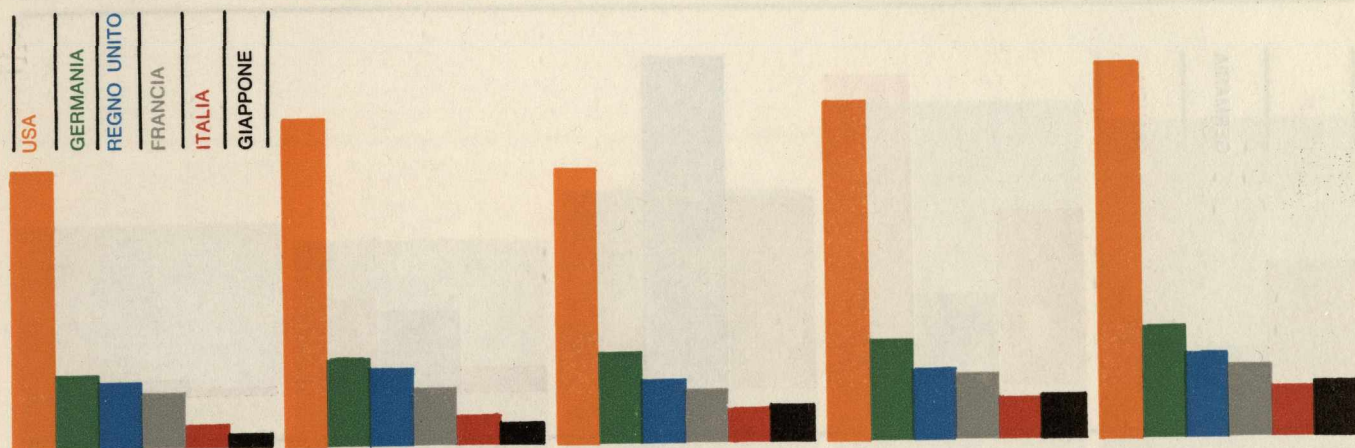
milioni di unità





# PRODUZIONE AUTOVEICOLI E AUTOVETTURE NEI PRINCIPALI PAESI

milioni di unità





# RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE DI AUTOVETTURE

per classi di cilindrata e categoria di prezzo

migliaia di unità e % sul totale

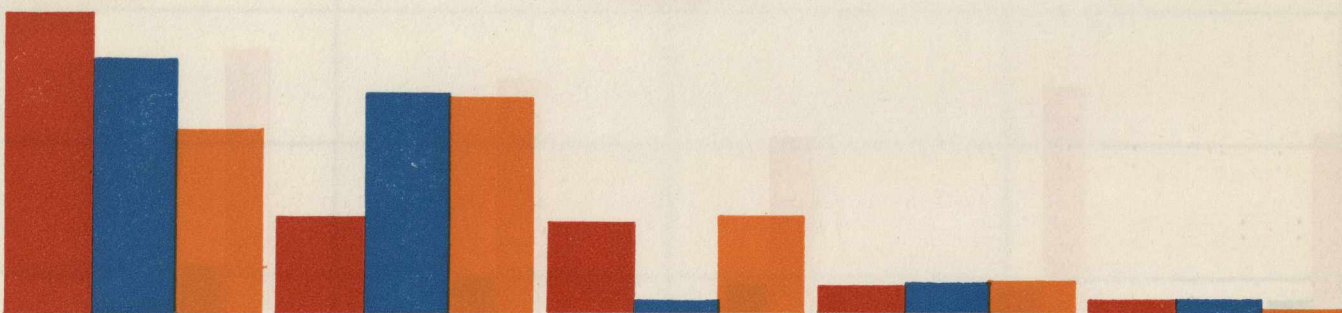
1963



cilindrata fino a 500			da 501 a 1.000			da 1.001 a 1.500			da 1.501 a 2.000			oltre 2.000		
254	16	158	571	427	861	404	1.521	172	54	380	261	21	69	0,4
23,0 %	0,7 %	10,9 %	33,6 %	17,7 %	59,2 %	36,6 %	63,0 %	11,8 %	4,9 %	15,7 %	18,0 %	1,9 %	2,9 %	0,02 %

migliaia di unità e % sul totale

1963



prezzo fino a 800.000			da 801 a 1.100.000			da 1.101 a 1.400.000			da 1.401 a 1.800.000			oltre 1.800.000		
625	1.150	504	201	1.003	594	190	58	268	59	136	87	30	67	0,4
56,5 %	47,7 %	34,7 %	18,2 %	41,5 %	40,9 %	17,2 %	2,4 %	18,3 %	5,3 %	5,6 %	6,0 %	2,8 %	2,8 %	0,02 %



# ESPORTAZIONE AUTOMOBILISTICA ITALIANA

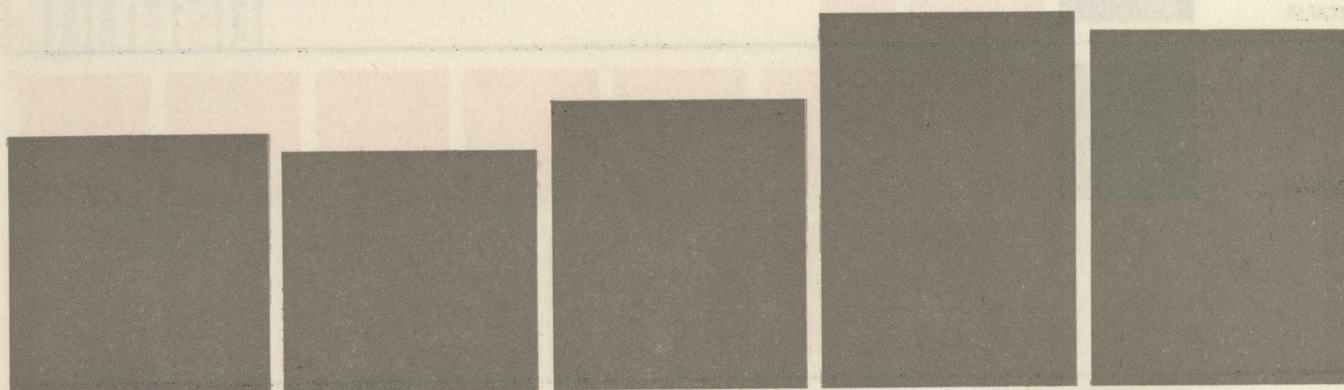
221.194

203.935

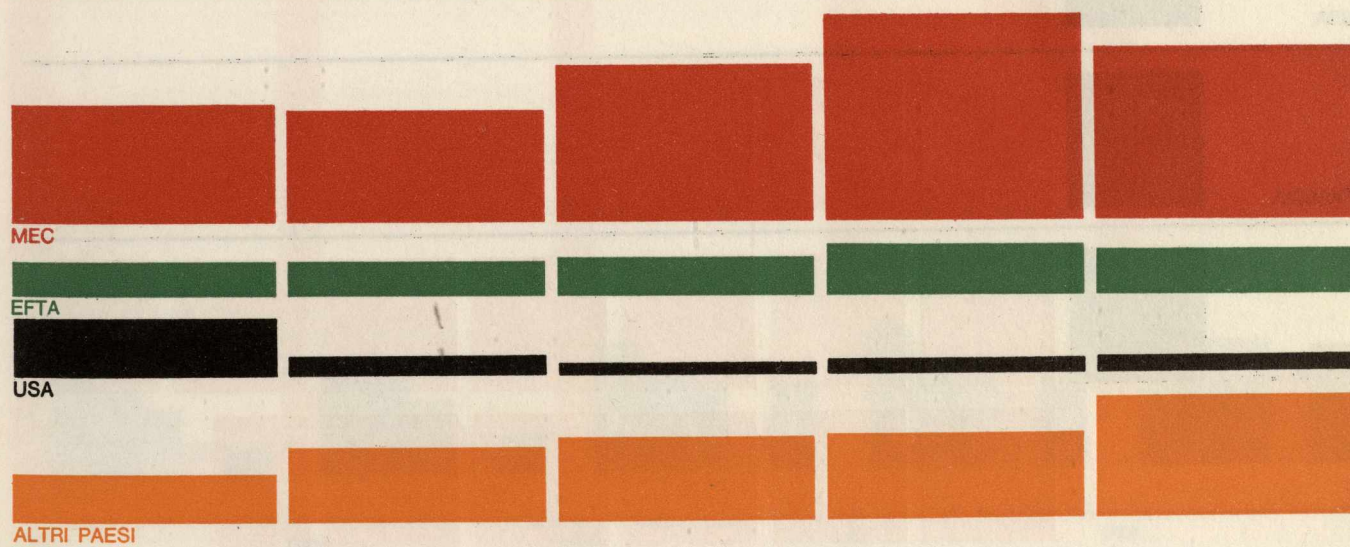
245.039

319.094

305.274



totale



1959

1960

1961

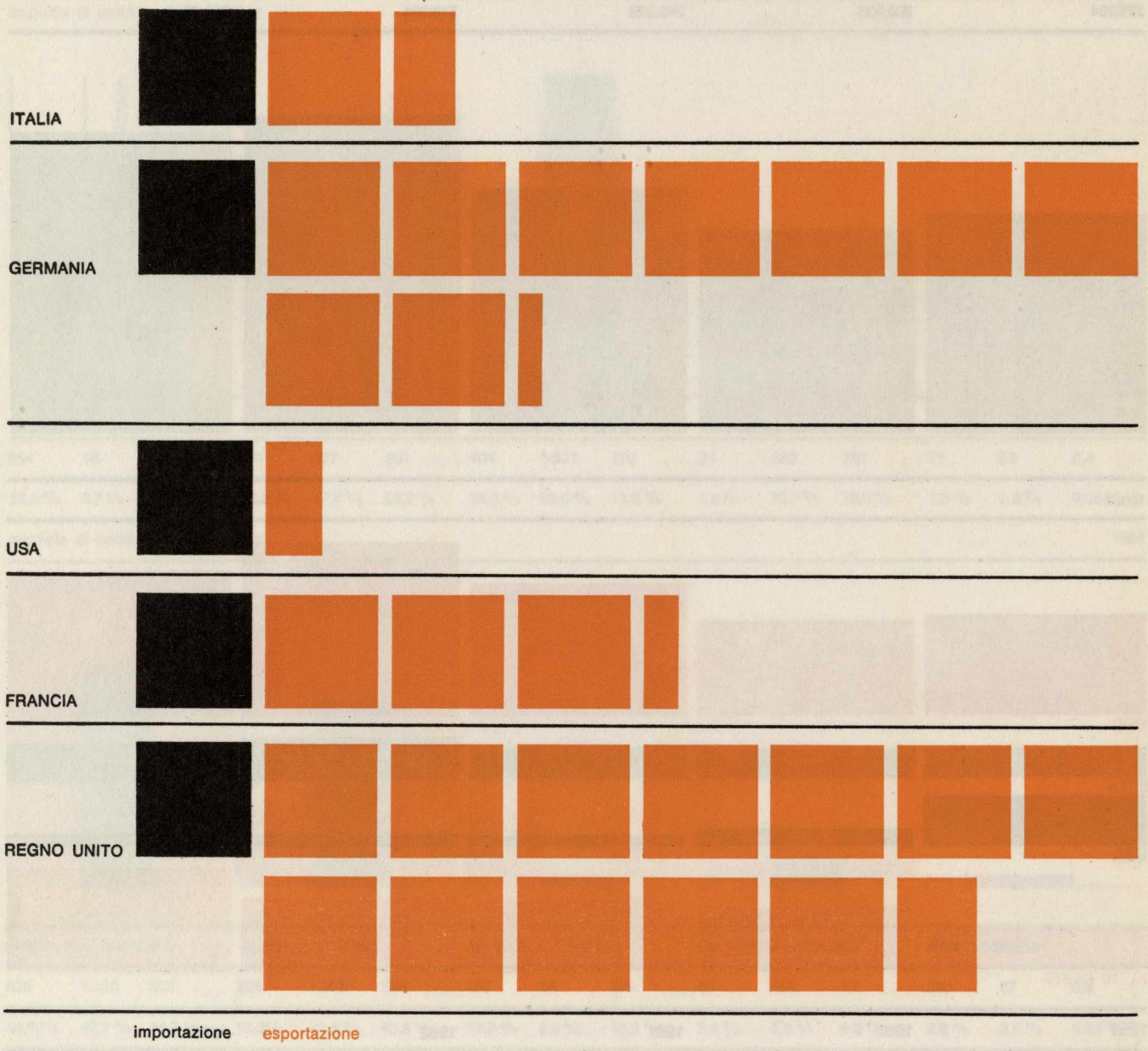
1962

1963



## NUMERO DI VETTURE ESPORTATE PER OGNI VETTURA IMPORTATA

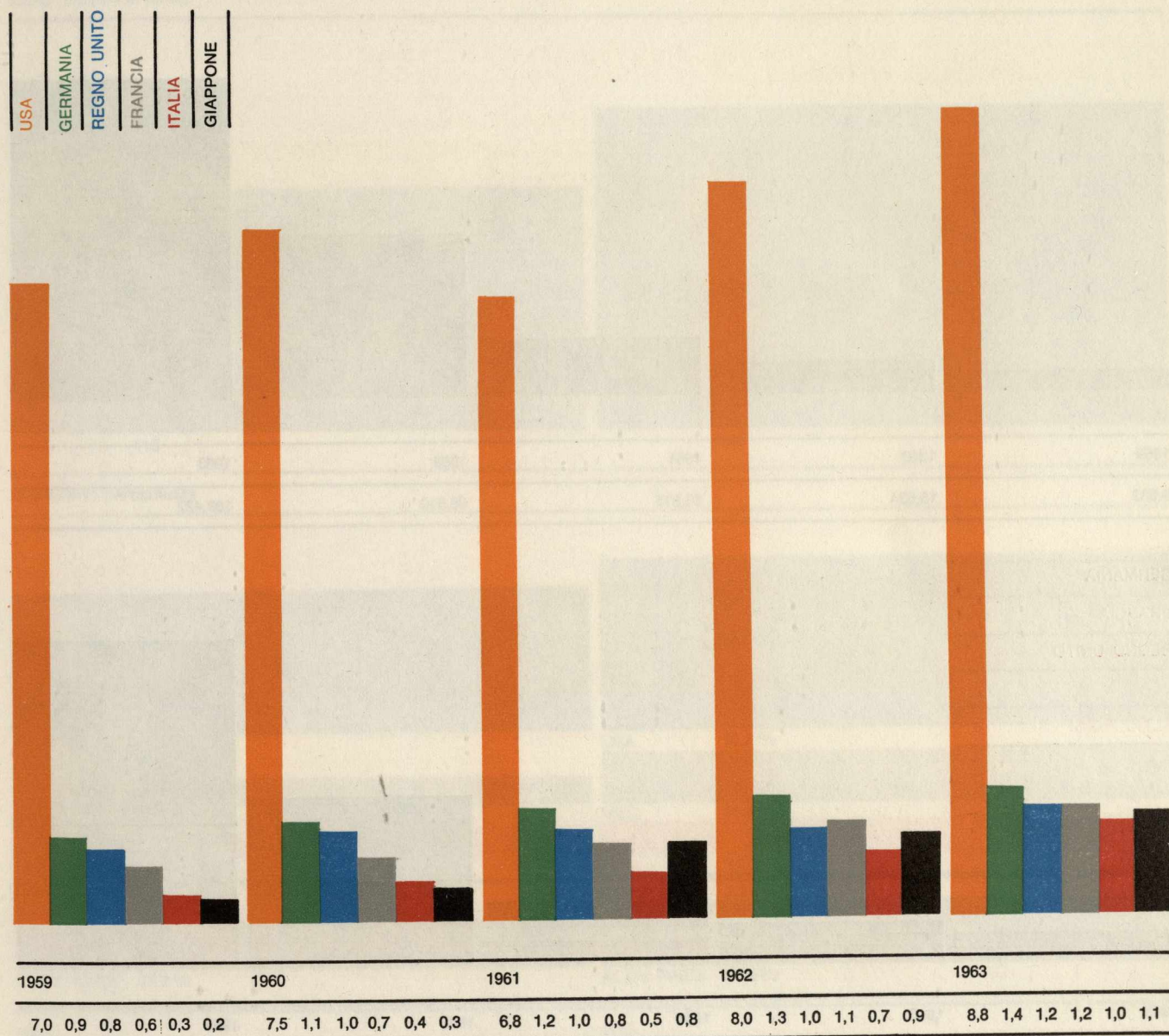
1963





## IMMATRICOLAZIONE DI AUTOVEICOLI IN ALCUNI PAESI

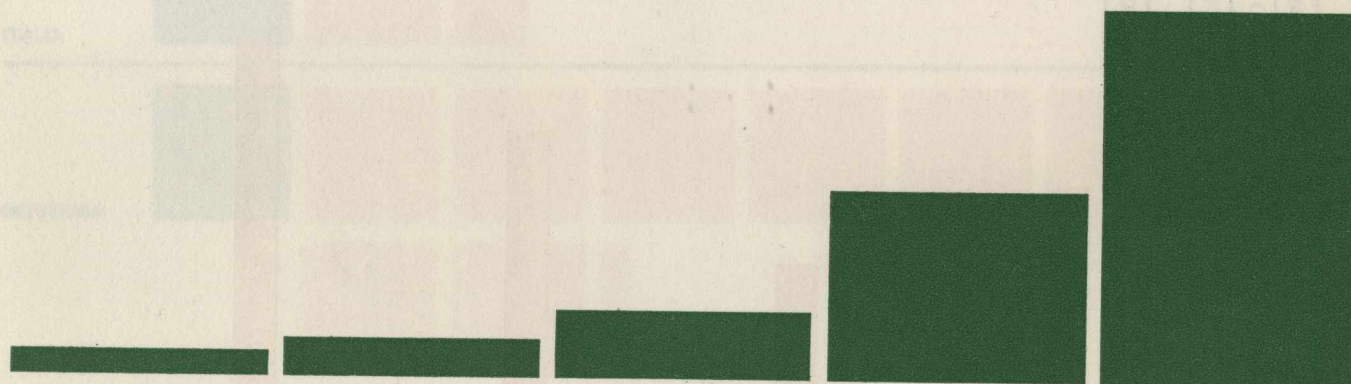
milioni di unità





# IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ESTERE IN ITALIA

totale e ripartizione per paese



1959	1960	1961	1962	1963
9.633	18.534	33.815	96.810	189.422

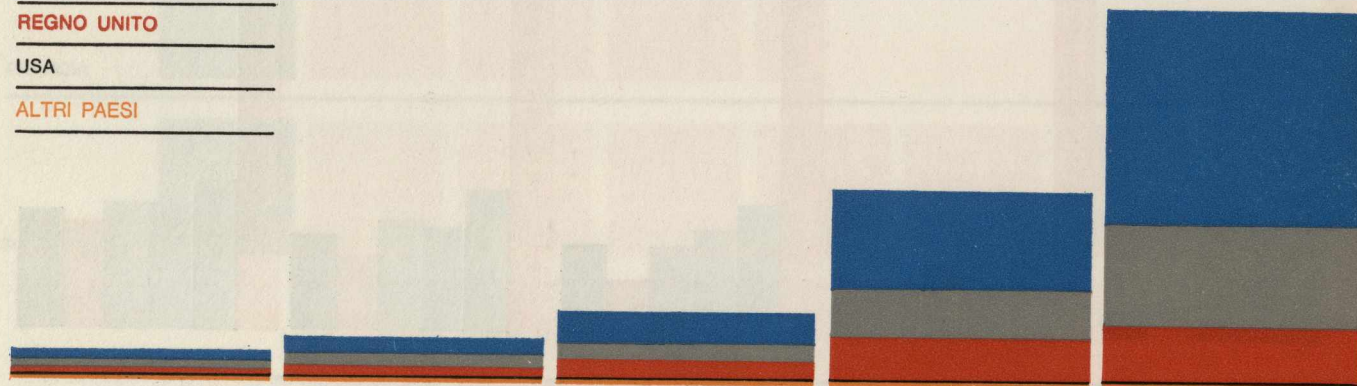
GERMANIA

FRANCIA

REGNO UNITO

USA

ALTRI PAESI

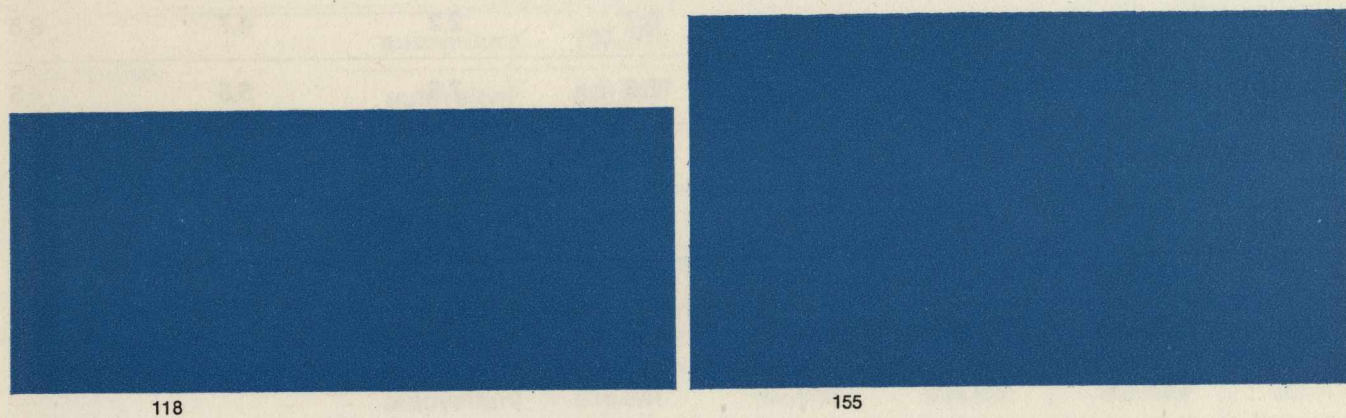


1959	1960	1961	1962	1963
------	------	------	------	------

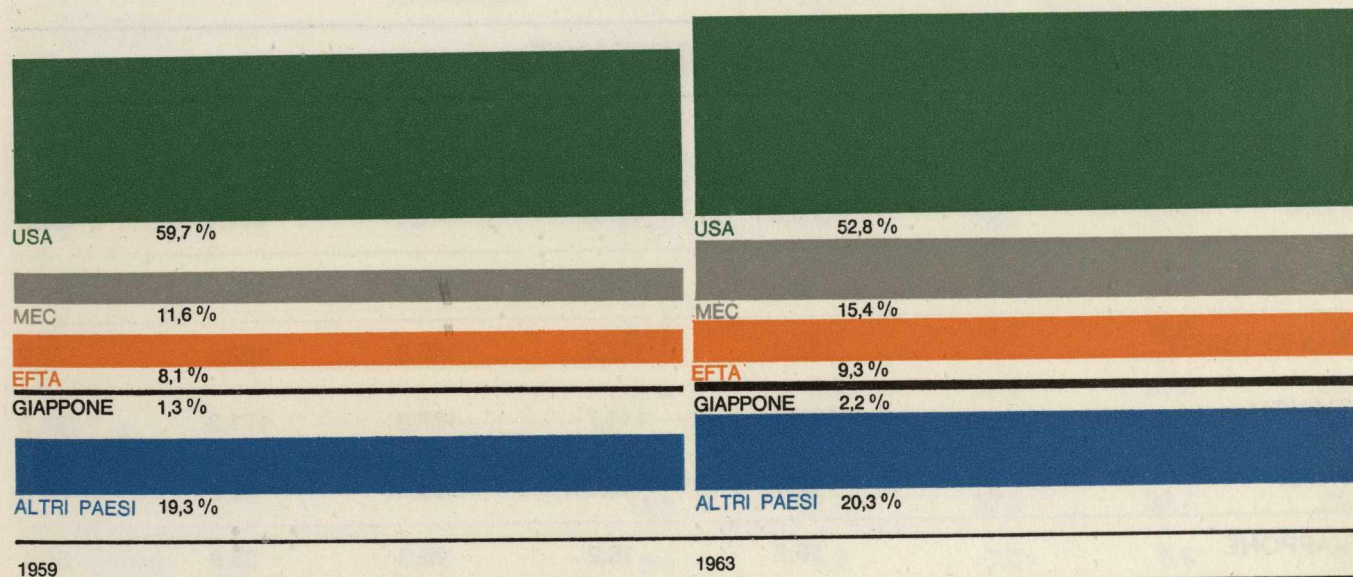


## CIRCOLAZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI

totale (milioni di unità)



ripartizione percentuale





## CIRCOLAZIONE DI AUTOVETTURE IN ITALIA ripartizione per marche (%)

	1951	1956	1959	1963
FIAT	84,0	88,5	86,6	75,1
ALFA ROMEO	0,7	2,2	4,7	6,8
LANCIA	12,6	7,5	5,5	4,5
ALTRE NAZIONALI	1,0	0,4	0,9	5,4
ESTERE	1,7	1,4	2,3	9,2

## DENSITA' AUTOVEICOLI PER 1000 ABITANTI

	1959	1960	1961	1962	1963
U.S.A	395,2	407,6	413,1	421,4	432,8
GERMANIA	78,4	98,1	119,3	131,7	148,8
REGNO UNITO	122,8	137,7	145,8	162,3	172,2
FRANCIA	125,6	141,7	167,8	171,3	184,3
ITALIA	42,4	49,8	59,4	72,3	88,0
GIAPPONE	16,2	18,2	25,3	28,8	36,4



## ESPORTAZIONE AUTOMOBILISTICA

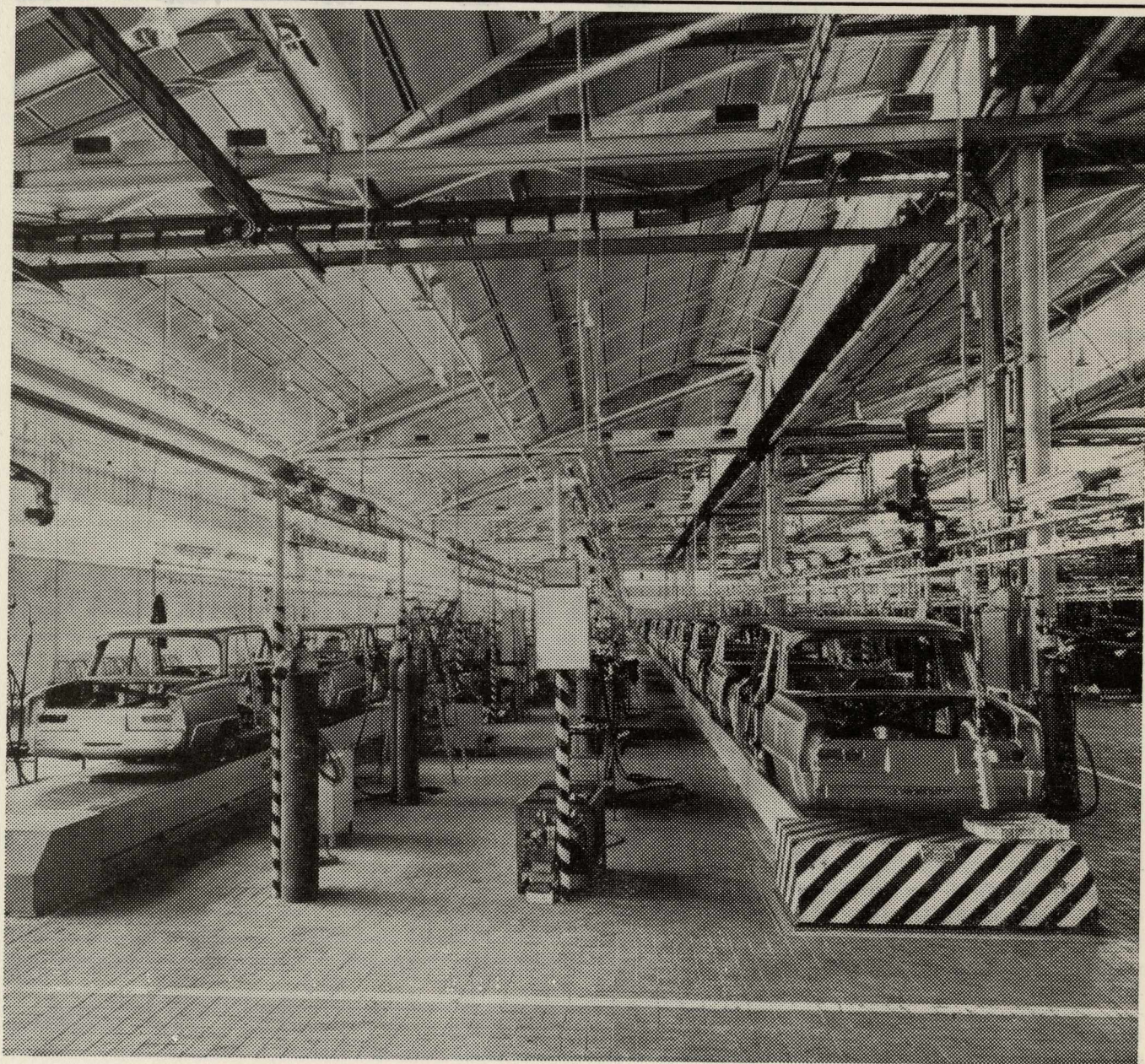
		1959	1960	1961	1962	1963
U.S.A.	autovetture	104.384	117.126	104.702	180.106	194.206
	autoveicoli	267.694	322.923	262.868	318.049	340.649
GERMANIA	autovetture	757.703	865.341	885.655	988.000	1.217.071
	autoveicoli	870.957	982.830	1.006.243	1.099.299	1.329.920
REGNO UNITO	autovetture	568.846	569.916	370.758	544.900	615.827
	autoveicoli	696.901	716.050	538.671	692.556	774.834
FRANCIA	autovetture	545.866	488.942	369.736	469.897	498.795
	autoveicoli	603.655	561.094	415.825	512.220	574.664
ITALIA	autovetture	216.881	197.935	234.893	305.429	291.876
	autoveicoli	221.194	203.935	245.039	319.094	305.274
GIAPPONE	autovetture	4.876	7.004	11.531	16.011	31.445
	autoveicoli	14.094	20.488	34.266	49.360	87.769

## INCIDENZA DELL'ESPORTAZIONE AUTOVEICOLI SULLA PRODUZIONE

	1959	1960	1961	1962	1963
U.S.A.	4,0	4,1	3,9	2,8	3,7
GERMANIA	50,7	47,8	46,8	46,8	50,0
REGNO UNITO	44,7	39,6	36,8	41,5	38,5
FRANCIA	47,0	41,6	36,8	34,7	33,7
ITALIA	44,2	31,7	32,3	33,7	25,9
GIAPPONE	5,4	4,2	7,0	5,0	6,8



Nuovo stabilimento di Arese. Linee di ferratura e finizione della scocca.





2600 Sprint.

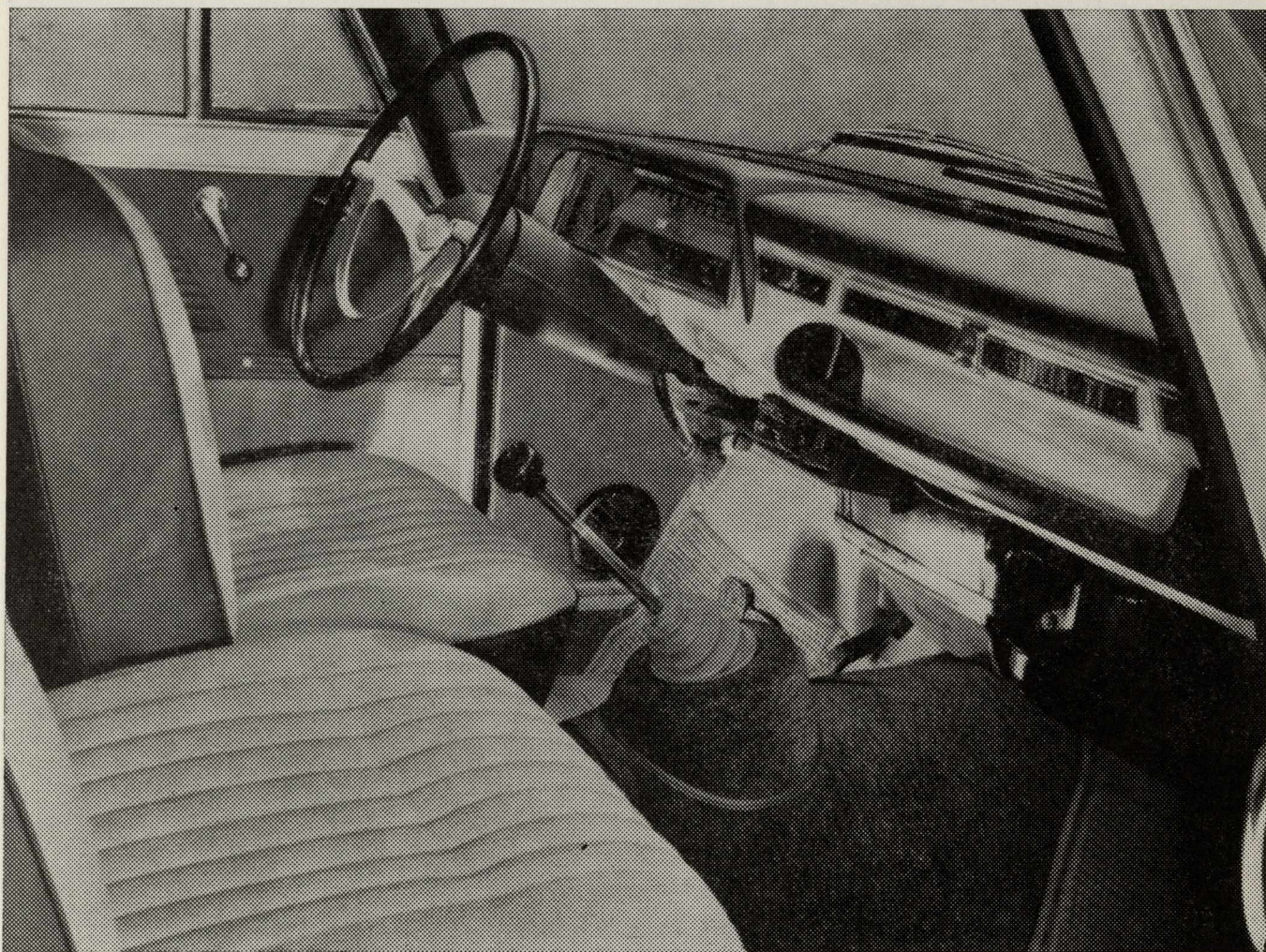




---

Giulia TI Sedili divisi e cambio a leva centrale.

---

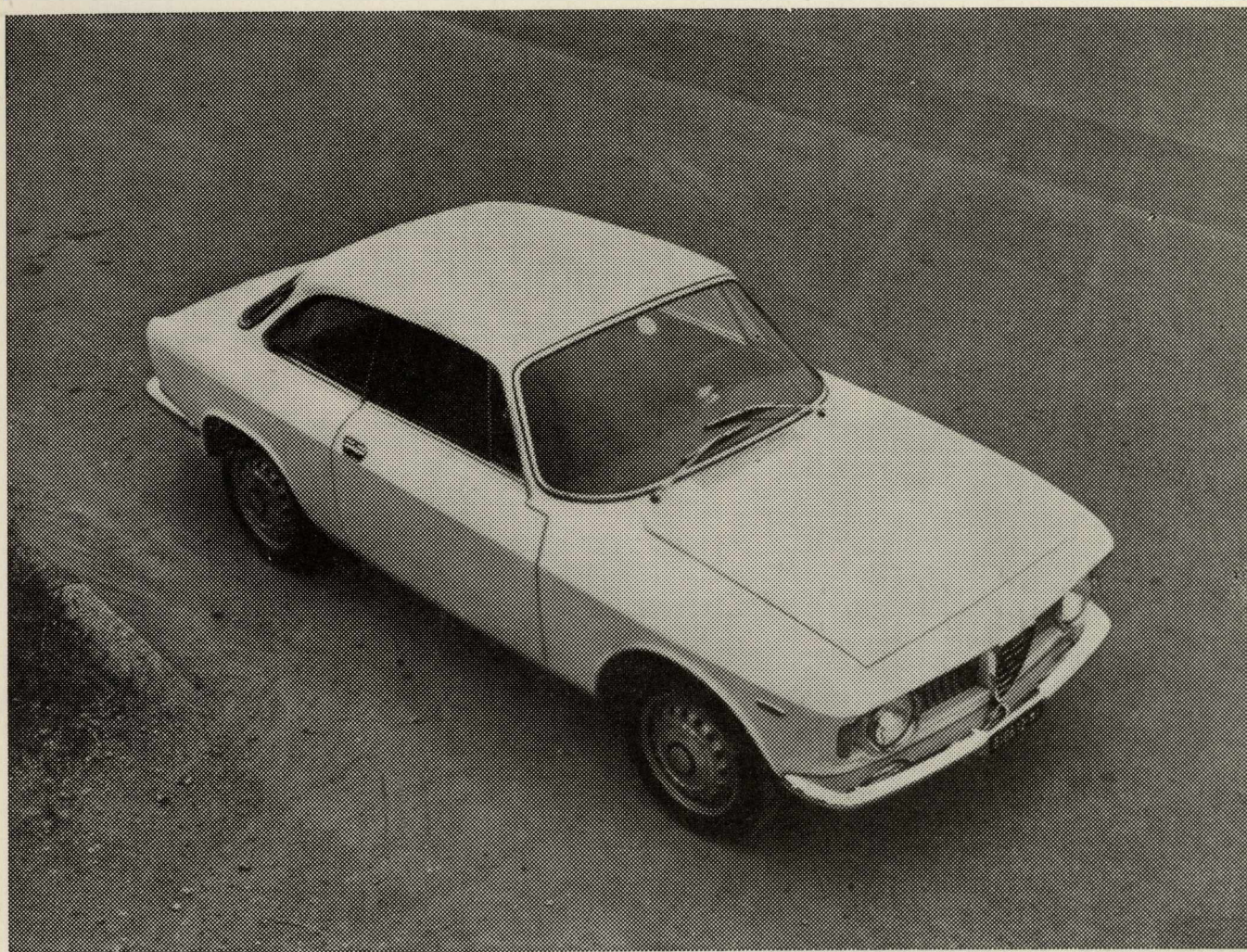




---

Giulia Sprint GT

---

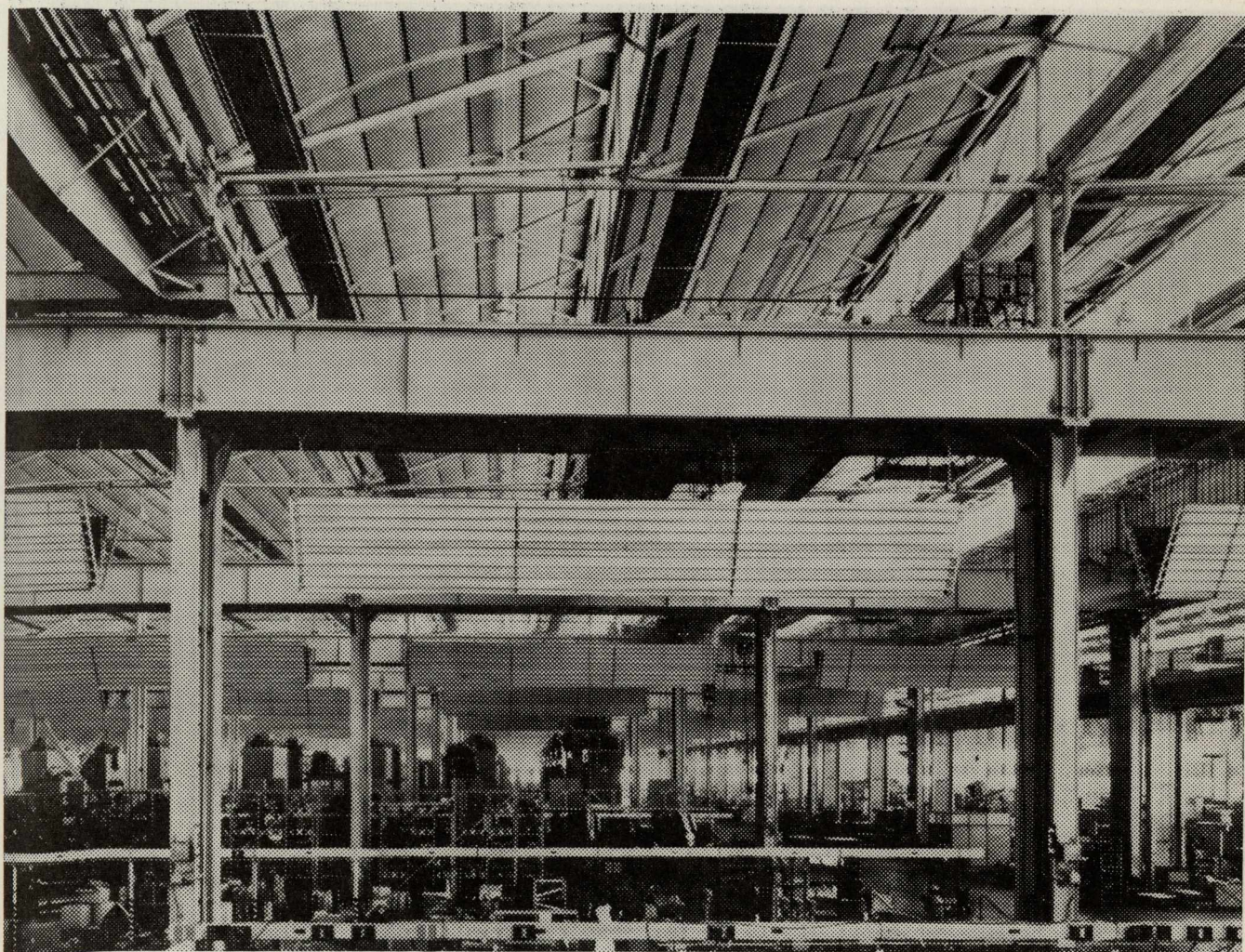




---

Nuovo stabilimento di Arese. Reparto presse e manutenzione stampi.

---



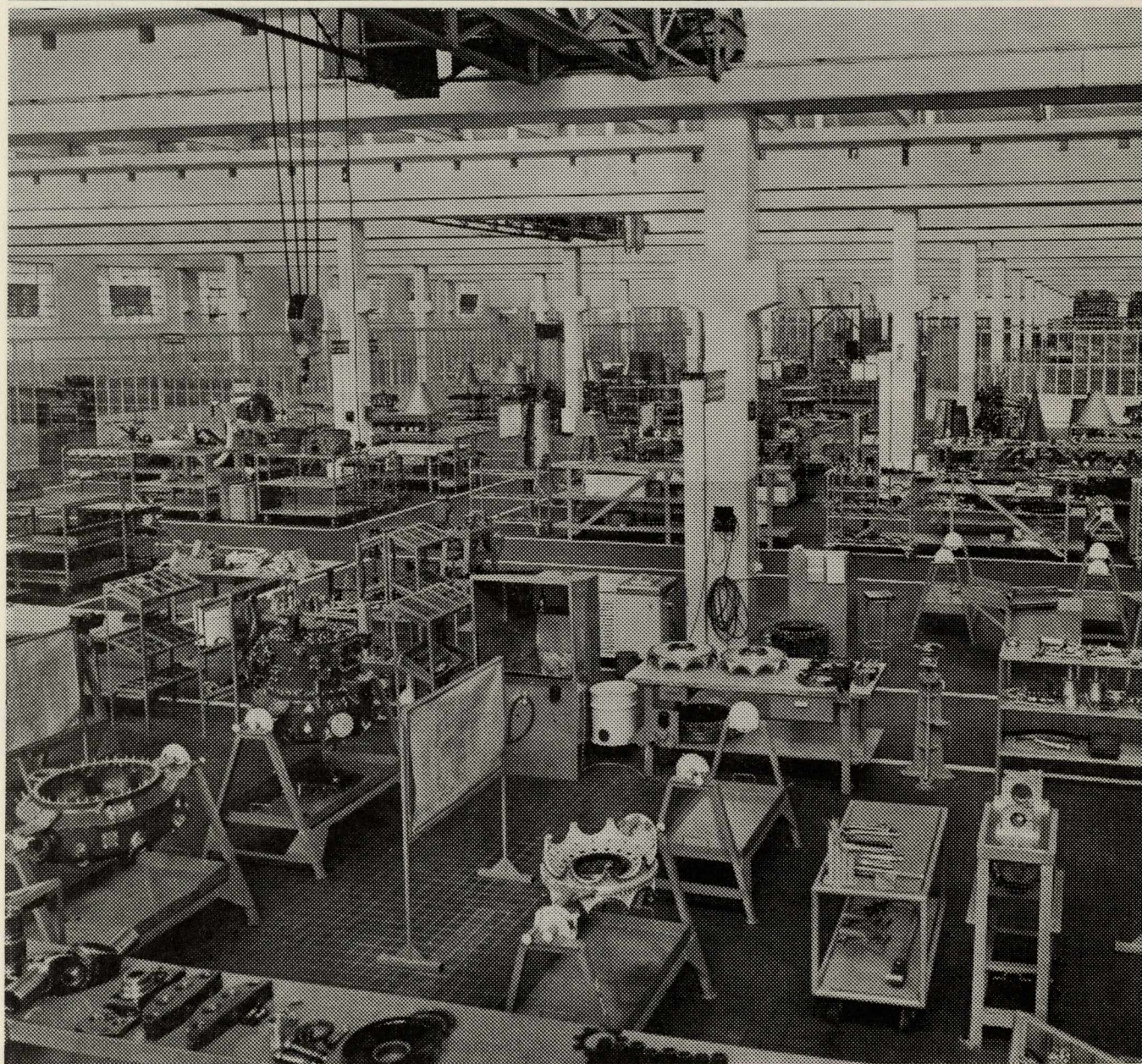


Monza. Presentazione della Giulia 1300 alle autorità.



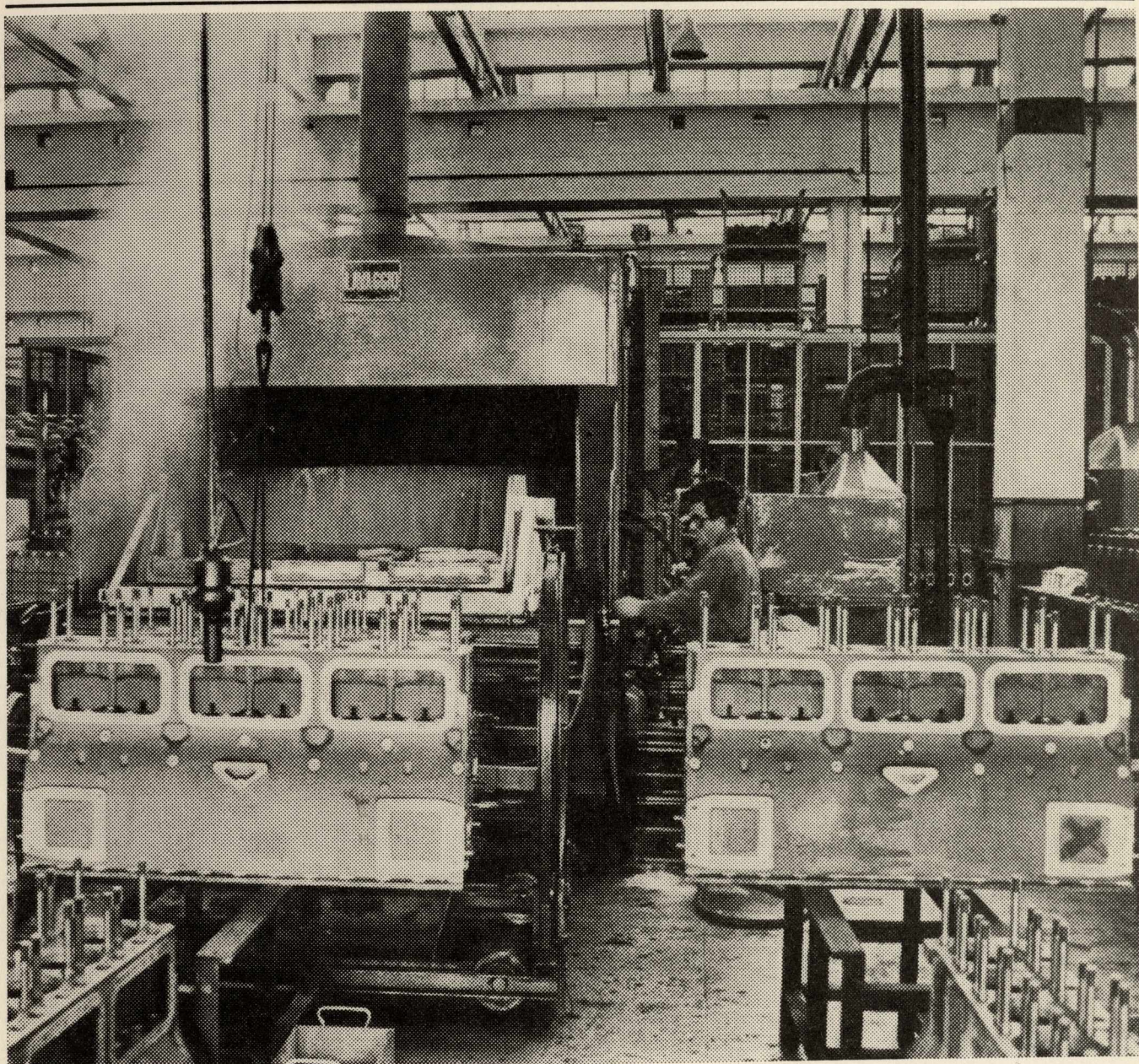


Azienda di Pomigliano d'Arco. Reparto montaggio motori Avio.

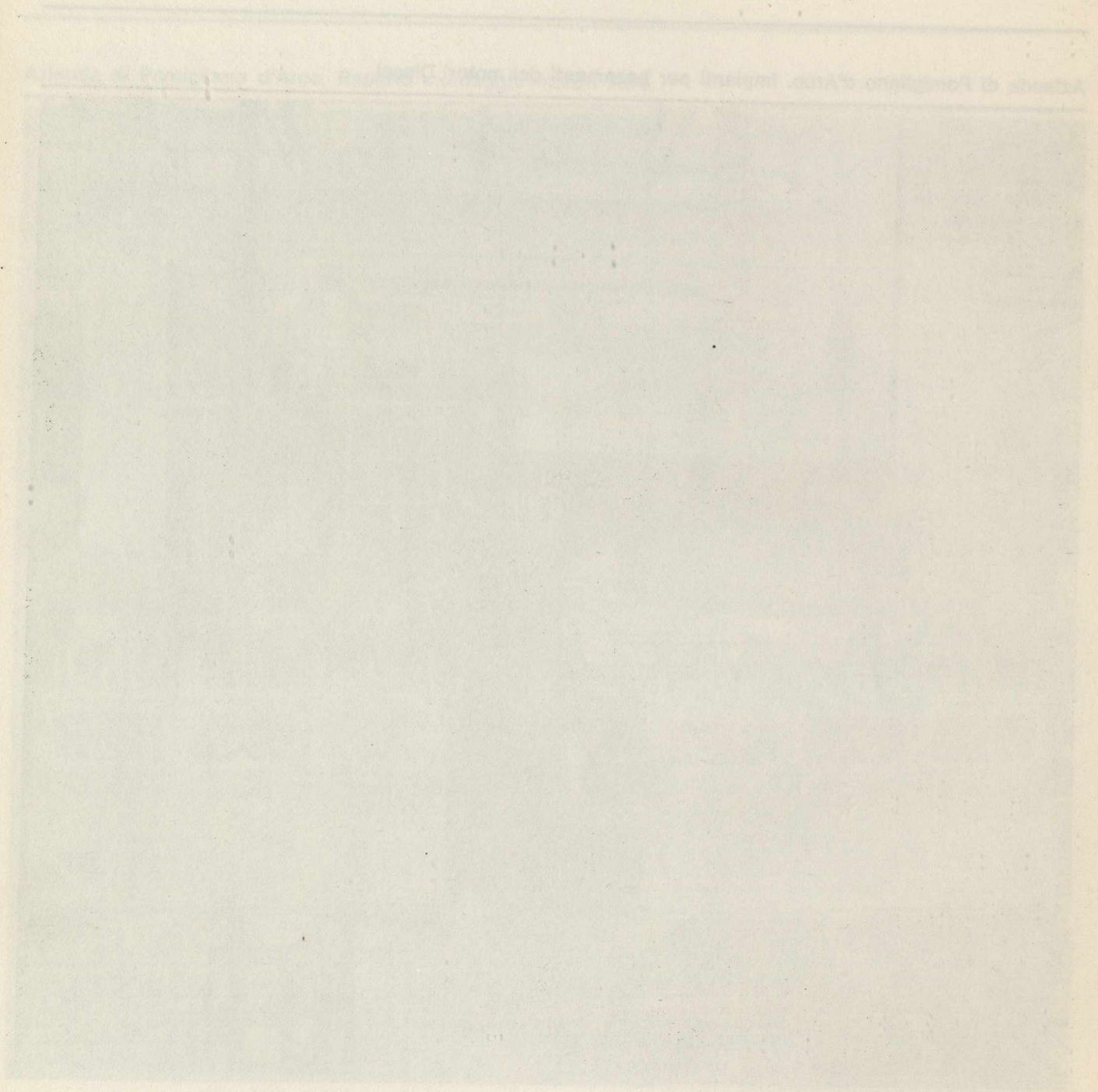




Azienda di Pomigliano d'Arco. Impianti per basamenti dei motori Diesel.



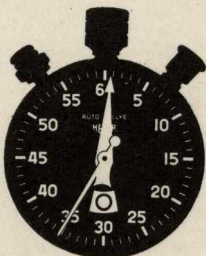












I road-tests sono prove esasperate di potenza, di velocità, di sicurezza, di resistenza, di economia eseguite secondo rigide regole dai critici della stampa automobilistica.

## A PIENI VOTI I ROAD-TESTS DELLA GIULIA

**THE MOTOR WORLD** Scozia

Nella sua categoria non è veramente seconda a nessuno.

**DE AUTO** Olanda

Questa berlina ha due volti: un volto è quello della vettura sportiva, della high-performance car, l'altro è quello di una vera berlina.

**AUTOSPORT** Inghilterra

Ogni tanto si assiste alla nascita di qualche vettura che per le sue qualità eccezionali riscuote il plauso degli intenditori.

**AUTO VISIE** Olanda

Possiamo tranquillamente affermare che la GIULIA TI vale il suo prezzo fino all'ultimo centesimo.

**L'AUTOMOBILE** Francia

La GIULIA TI emerge dal lotto delle berline di media cilindrata.

**QUATTORRUOTE** Italia

La velocità massima indicata dal costruttore è di 165 km/h; noi abbiamo largamente superato questo limite.

**LES SPORTS** Belgio

Gli prestazioni di assoluto primordine quali si è in diritto di attendersi da una vettura di classe di una cilindrata del 50 % superiore.

**AUTORAMA** Italia

Il bagagliaio posteriore della GIULIA TI è molto ampio e offre una capacità totale pari a 0,490 metri cubi.

**AUTO MOTOR UND SPORT** Germania

Non abbiamo mai visto un motore a quattro cilindri di queste dimensioni, che potesse essere alla stregua della nuova 1.6 litri dell'Alfa Romeo per quanto riguarda elasticità e potenza.

**SPORT AUTO** Francia

La tenuta di strada, la frenatura, il cambio e tutta la parte meccanica in genere, sono sempre all'altezza di una concezione Alfa Romeo.

**GIULIA TI**  
anche con cambio a leva centrale



**GIULIA 1300**



# GIULIA TI

## L'AUTOSTRADA HA PROMOSSO LA GIULIA

Lo sviluppo necessario, incontestabile delle strade veloci - strade di scorrimento, strade anulari, strade nazionali, autostrade - ha trasformato in pochi anni le caratteristiche della vettura ideale, della vettura utile, della vettura economica.

Chi sceglie la GIULIA TI sceglie la macchina di domani, la macchina che dopo una corsa di mille chilometri è subito pronta per ripartire, la macchina che avvicina città e campagna, città e città.

# GIULIA 1300

LE VETTURE DI CLASSE PIU' ATTENTE AI CONSUMI



## NON E' UNA MACCHINA DA CORSA

Ma la vince su strada e difficile batterla.

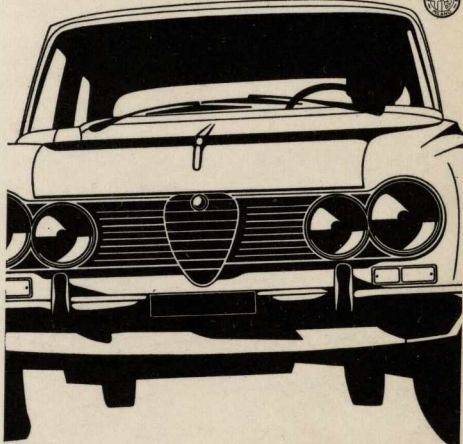
La Giulia TI è la berlina 1600 più potente del mondo (105 CV), con un rendimento di carica fino al reggimento tirato su una vettura da turismo. Questo significa che alle normali velocità di crociera (130 km/h) la Giulia TI dispone ancora della metà della sua potenza, basta da regolarsi e mantenere con disinvoltura una velocità di oltre 160 km/h, inoltre la corsa di coppia e il rapporto peso/potenza (105 CV/1600 cc) sono così elevati che la Giulia TI raggiunge, da ferma, i 50 km orari in soli 8"8/10, e i 100 km/h in 26 secondi. Tale enorme capacità di ripresa, assicurata dalla maneggevolezza e da una stupefacente tenuta di



strada, rappresenta un importante motivo di sicurezza: la rapidità nelle

risposte del traffico e nel sorpasso. I suoi freni a disco sono dimensionati per una velocità superiore a quella massima della vettura e hanno efficacia completa anche dopo l'uso più intenso, perché l'impianto frenante è idraulicamente bilanciato. Il cambio a cinque marce sincronizzato, a sbalzo e al volante, realizza il massimo stabilimento alla necessità della strada.

Giulia TI: una vettura da gran tenuta pratica anche in città, una vettura potente, attenta ai costi d'esercizio: una vettura sportiva, di gran prestigio, che affronta confortevolmente i viaggi più lunghi.



## DISEGNATA PER IL FUTURO?

Si, ma ha conservato i valori di oggi.

La Giulia TI è spaziosa (permette 6 posti) e luminosa: una vettura da gran tenuta pratica anche in città. Tecnicamente, ha dimostrato di possedere una resistenza aerodinamica tra le più basse mai constatate, per merito specialmente della forma "aerodinamica". La sua linea contribuisce a fare della Giulia TI la berlina 1600 più silenziosa del mondo: cioè la più sicura, perché si avvicina più rapidamente al traffico, effettua i sorpassi senza esitazioni, prevede le curve con maggior disinvoltura. La Giulia TI con 105 cavalli supera i 160 km/h. Sorpassata da una lussuosa rapidità di ripresa, che la porta a 100 km/h, da ferma, in 26"8/10. A 130 km/h, il motore adopera meno della metà della sua

potenza. Questo significa doppia durata e minor consumo di carburante rispetto a qualsiasi vettura che per tenere la stessa velocità adoperi tutta la propria potenza.

I freni a disco sono dimensionati per una velocità superiore a quella massima della vettura e hanno efficacia completa anche dopo l'uso più intenso, perché l'impianto frenante è idraulicamente bilanciato. Il cambio a 5 marce sincronizzato, a sbalzo e al volante, realizza il massimo stabilimento alla necessità della strada.

Giulia TI: una vettura potente, attenta ai costi d'esercizio: una vettura di gran prestigio che affronta confortevolmente i viaggi più lunghi.

